100 DE PERSONALITĂȚI

Oameni care au schimbat destinul lumii

Apariție săptămânală
5,99 LEI / 29,99 MDL

51



SOICHIRO HONDA

DeAGOSTINI

100 DE PERSONALITĂȚI
Oameni care au schimbat destinul lumii

Soichiro Honda

Numărul 51

EDIȚIE SĂPTĂMÂNALĂ

EDITURA: De AGOSTINI HELLAS SRL
EDITOR: Petros Kapnistos
MANAGER ECONOMIC: Fotis Fotiou
MANAGER DE REDACȚIE ȘI PRODUCȚIE: Virginia Koutroubas
ADRESĂ: Vuliagmenis 44-46, 166 73 Atena
MARKETING MANAGER: Michalis Koutsoukos
PRODUCT MANAGER: Nasita Kortesa
COORDONATOR DE PRODUCȚIE: Carolina Poulidou
MANAGER DISTRIBUȚIE: Evi Boza
MANAGER LOGISTICĂ ȘI OPERAȚII: Dimitris Pasakalidis
COORDONATOR LOGISTICĂ ȘI OPERAȚII: Antonis Lioumis

ADAPTARE PENTRU LIMBA ROMÂNĂ:
Fast Translate, Best Communication Media SRL
DTP: RAY
TIPĂRIRE ȘI LEGARE: NIKI EKDOTIKI S.A.
DIRECTOR DE PRODUCTIE TIPOGRAFIE: STELIOS KRITSOTAKIS

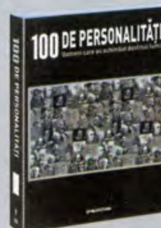
IMPORTATOR: Media Service Zawada S.R.L
Country Manager: Mariana Mihălțan
Marketing Manager: Adina Bojică
Redactor: Gabriela Muntean
Distribution Manager: Dan Iordache
ADRESA: str. Louis Pasteur nr. 38, et.1, ap.5,
sector 5, București, România

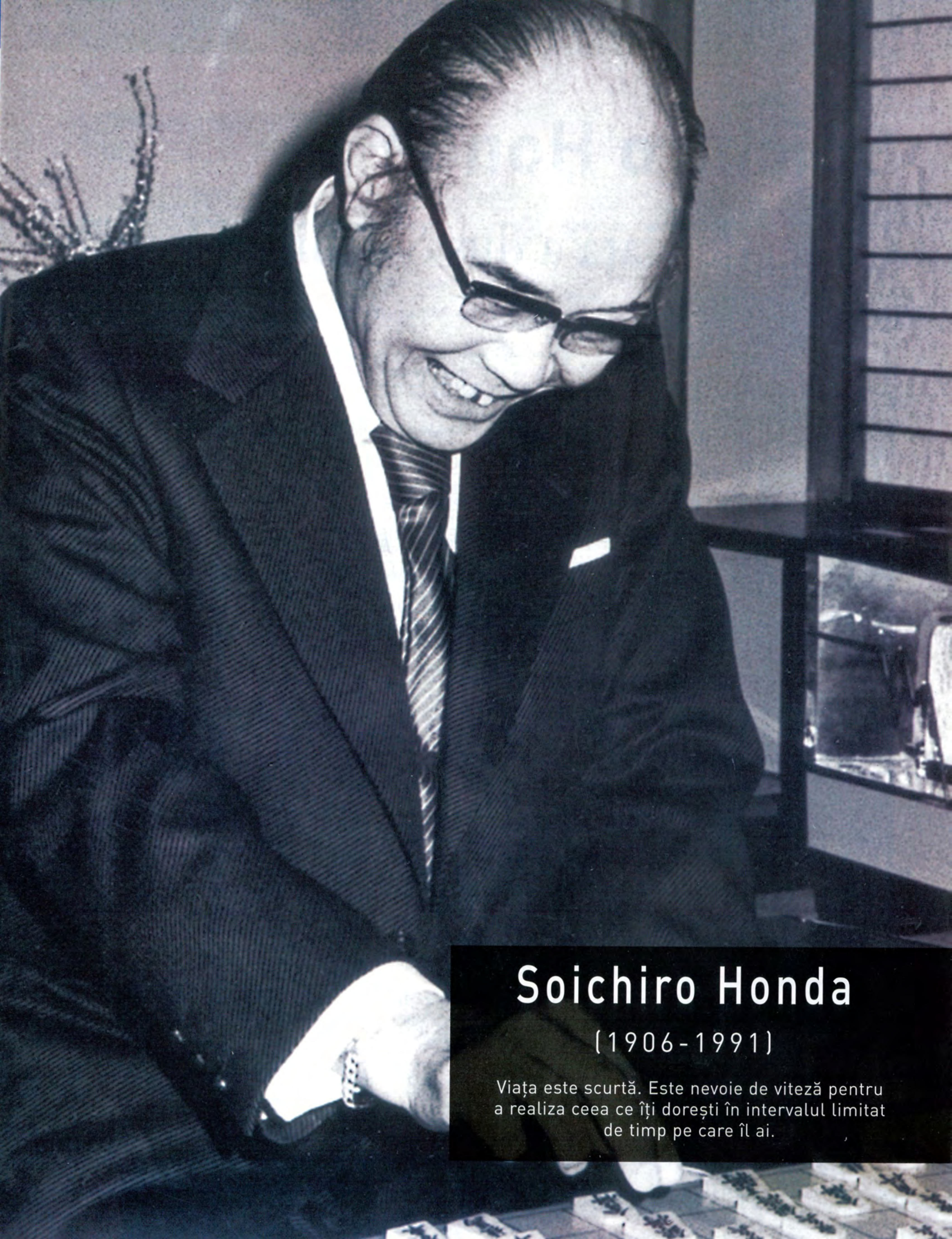
DISTRIBUITOR: Hiparion S.A.

ISSN: 1791-0765

Fotografii: Uniphoto Press, Sekai Bunka Photo, Honda, The Mainichi Newspapers, Toshiba Emi, Kawasaki, Nissan, Mitsubishi Motors, Sony

Prețul numerelor
Prețul primului număr: 2,99 LEI/14,50 MDL
Prețul celui de-al doilea număr și al tuturor celorlalte numere: 5,99 LEI/29,99 MDL





Soichiro Honda

(1906-1991)

Viața este scurtă. Este nevoie de viteză pentru a realiza ceea ce îți dorești în intervalul limitat de timp pe care îl ai.

Soichiro Honda

Ce fel de viață a dus Soichiro Honda?

PROLOG

ÎNFRÂNGEREA JAPONIEI în cel de-al Doilea Război Mondial a reprezentat o lovitură devastatoare, atât pentru țară, cât și pentru locuitorii ei. Mândria japonezilor era îngenuncheată, iar Japonia era forțată să se întoarcă în rândul țărilor în curs de dezvoltare printre care se situa înainte de război. Din situația devastatoare în care se aflau, în anii '60, japonezii vor reuși să își ridice fruntea și să lupte pentru a crea premisele unei dezvoltări economice uluitoare. Strădania lor asiduă în vederea reînsuflețirii economiei va obliga restul lumii să descrie această realizare ca fiind „un miracol". În perioada acestui „miracol" economic, un bărbat anume va întrupa acest spirit destoinic și inovator, specific japonezilor: Soichiro Honda.

Cu o simplă idee, cea a atașării unui mic motor la o bicicletă, acest inginer excentric va oferi lumii un mijloc de transport foarte convenabil. El a fost, de asemenea, unul dintre cei care vor ajuta la nașterea miracolului economic japonez postbelic.

„Vreau să le ofer oamenilor cel mai bun produs din lume"

Și-a îmbogățit cunoștințele de tehnologie pe pista de curse și a construit vehicule neconvenționale, unul după altul.

Așadar, ce fel de viață a dus cel căruia toți îi spuneau „Domnul Honda"?

TABEL CRONOLOGIC

1876	Nikolaus August Otto inventează motorul cu gaz
1885	Gottlieb Daimler inventează prima motocicletă denumită „Reitwagen" („automobil de încălecat" – tr. lb. gr.)
1886	Daimler construiește primul automobil acționat de o turbină cu gaz
1894	Se organizează prima cursă automobilistică din istorie
1895	Michelin inventează roțile „pneumatice"
1901	Apariția companiei Mercedes-Benz
1903	Este pus în vânzare primul automobil Ford
1906	Se naște Soichiro Honda
1907	Finalizarea primei mașini cu motor pe gaz din Japonia
1908	Ford Model-T devine cea mai bine vândută mașină din lume
1913	Începe producția în masă a automobilelor Ford
1914	Izbucnește Primul Război Mondial
1923	Se produce Marele Cutremur din Kanto
1927	Ford Model-T depășește 15.000.000 de unități vândute
1928	În Hamamatsu, firma Art Shokai își deschide porțile
1945	Se încheie cel de-al Doilea Război Mondial
1948	Este înființată firma Honda Giken Kogyo (Honda Motor Co., Ltd.)
1954	Este organizat All Japan Motor Show, primul salon de acest gen din Japonia
1958	Este pusă în vânzare bicicleta cu motor Honda Super Cub
1959	Honda participă pentru prima dată la cursa Tourist Trophy, organizată în Insula Man – din Marea Irlandei
1962	Se încheie Suzuka International Racing Course (Circuitul Internațional de Curse de la Suzuka)
1964	Honda participă pentru prima dată în circuitul de Formula 1, Grand Prix
1965	Honda obține victoria în circuitul de Formula 1 Grand Prix din Mexic
1970	Se organizează Nihon Bankoku Hakuran-kai (Expo '70)
1972	Este pus în vânzare modelul Honda Civic
1973	Criza Petrolului din 1973
1980	Japonia devine prima țară din lume din punct de vedere al producției de automobile
1989	Honda este înscris în American Automotive Hall of Fame
1990	Recesiunea economică a Japoniei în urma efectului de „bubble economy" (creștere economică bruscă, aparentă)
1991	Soichiro Honda moare în Tokyo
1996	Este pus în vânzare primul automobil electric din lume
1997	Este pusă în vânzare prima mașină hibrid
2000	Compania Honda se reîntoarce în competiția de Formula 1

Un tehnician remarcabil transformă visele în realitate şi face miracolele posibile

Cu ideile sale inovatoare şi tehnicile neconvenţionale, Soichiro Honda a spart clişeele în încercarea sa de a deveni cel mai mare tehnician al lumii. Ascensiunea lui Soichiro Honda a coincis, în mod fericit, cu revirimentul economic al Japoniei din perioada de după război. Soichiro Honda a crezut toată viaţa în puterea viselor şi a făcut imposibilul posibil. Care au fost convingerile acestui extraordinar tehnician şi cum le-a prezentat el lumii?



▲ Soichiro Honda s-a născut în prefectura Shizuoka, din Japonia, într-un sat care astăzi face parte din orașul Hamamatsu. Nu era un elev deosebit, însă talentul său ieșise la suprafață; deseori construise motoare pe aburi, cu multă îndemânare.

Visând la autovehicule

Mirosul de benzină

BĂIEȚEL NEASTÂMPĂRAT, Soichiro Honda dădea dovadă de un interes nestăvilit față de dispozitivele propulsate de motoare. Soichiro își petrecea nenumărate ore, privind cu o atenție neobosită mașinile puse în mișcare și parcă nici nu mai avea nevoie de odihnă.

Soichiro s-a născut într-un orășel de provincie din prefectura Shizuoka. Japonia se afla încă în era Meiji și, deși modernizarea era accelerată prin politicile guvernamentale, singurele mașini din micile cătune japoneze erau dispozitivele utilizate pentru diverse activități de lucru. La acea vreme, câțiva entuziaști independenți începuseră să întreprindă cercetări în domeniul tehnologiei auto; în marile orașe, precum Tokyo, se puteau vedea numai câteva automobile produse în străinătate, însă în provincie acestea erau foarte rare.

Într-o zi, unul dintre aceste automobile se îndrepta spre un sat. Un băiețel l-a auzit venind și de îndată a fost cuprins de dorința nestăvilită de a-l vedea. A fugit de acasă și a văzut un automobil în formă de cutie, pufăind alene pe stradă. Băiatul a alergat după mașină în mare viteză, părând sigur că o va prinde din



▲ Satul în care s-a născut Soichiro Honda era situat în apropierea cursului superior al acestui râu din Shizuoka.



urmă. La mică distanță de partea din spate a mașinii , Honda a incercat să țină pasul cu aceasta pe toată lungimea străzii.

La un moment dat, mașina s-a oprit și un lichid negru a început să picure prin țeava de eșapament, lăsând un miros specific, indescriptibil. Băiatul și-a apropiat nasul de pământ, în locul în care s-a scurs uleiul și a inhalat mirosul, l-a tras adânc în plămâni în timp ce mâinile îi erau mânjite cu substanța prelinsă din mașină. A continuat să urmărească mașina până la ieșirea din sat. Acesta a fost o întâmplare decisivă din viața băiețelului de 10 ani, Soichiro Honda, cel care avea să dea numele său companiei producătoare de mașini Honda, care va deveni o marcă recunoscută pentru motocicletele și automobilele sale.

Vehicule care zboară pe cer

Tatăl lui Soichiro era un fierar iscusit. Mama sa, Mika era, asemeni tuturor femeilor din sat, țesătoare. Din aceste activități, părinții își întrețineau gospodăria modestă. În casa lor se auzea întotdeauna sunetul ciocanului de fierar și cel ritmic, al războiului de țesut. Se pare că Soichiro a moștenit înclinația părinților săi pentru lucrul manual și s-a născut cu o deosebită dexteritate. De îndată ce crescuse îndeajuns de mare pentru a deveni conștient de ceea ce se întâmplă în jurul său, aduna tot felul de jucării improvizate din metal și îi plăcea să se joace cu ele. A urmat o școală elementară obișnuită, lucru care însă nu prea i se potrivea. Fiind fiul cel mare, el își ajuta părinții în gospodărie, având grijă de sora sa mai mică sau ajutându-și tatăl la fierărie, umflând foalele burdufului.

La acea vreme, Japonia trecea printr-o perioadă de prosperitate economică datorită Primului Război Mondial. Capitalul furnizat de acesta a dus la crearea unei fundații pentru înființarea cluburilor industriale japoneze, astfel încât țara a făcut primii pași pe traiectoria devenirii unei adevărate „centrale" de producție. Multe dintre trupele de divertisment veneau în această țară prosperă din Orientul Îndepărtat. De o popularitate deosebită se bucurau performerii de acrobații aeriene care utilizau avioanele în executarea numerelor lor de acrobație. În momentul în care Soichiro a aflat că una dintre aceste trupe de divertisment va vizita Hamamatsu, a fost atât de emoționat încât abia își mai putea stăpâni bucuria. A fugit de la școală, a luat pe ascuns bicicleta tatălui său și s-a îndreptat în viteză spre Hamamatsu. Soichiro era un băiat entuziast care nu se plictisea niciodată de lucrurile care îi plăceau sau pe care le considera interesante. A reușit în cele din urmă să ajungă la locul reprezentației, însă neavând bani pentru biletul de intrare, s-a urcat pe furiș într-un copac din apropiere pentru a vedea spectacolul.

Avioanele zburau, scoțând sunete explozive pe care micuțul Soichiro nu le mai auzise înainte. Puterea motoarelor nu avea asemănare; Soichiro simțea cum interiorul său se umple de emoție pe măsură ce privea exaltat spectacolul. Gândul că tehnologia industrială se dezvoltase în alte țări în așa măsură încât crease premise pentru construirea unor astfel de vehicule fantastice îl copleșea; în același timp, în mintea sa încolțea sentimentul că, într-o bună zi, va realiza un lucru și mai surprinzător. Aceste gânduri vor deveni într-o bună zi realitate. Aparatele de zbor făceau loopinguri repetate pe cer, iar băiețelul care stătea în copac, le cuprindea cu privirea.

Tânărul Soichiro era total absorbit de zborul acrobatic al biplanelor, zboruri organizate în locuri precum terenurile destinate antrenamentelor militare.



Omul-cheie

ART SMITH

Primul bărbat pe care Soichiro l-a văzut pilotând un avion a fost pilotul american Art Smith. La vâsta de 15 ani, Smith începuse să lucreze la construcția de aparate de zbor, lucru care a fost un imbold pentru acesta să își dorească să devină aviator. După ce acest lucru s-a întâmplat, a reușit să realizeze o acrobație aeriană care cuprindea 22 de loopinguri. Devenise cunoscut drept „noul rege al cerului" în țara sa natală, America.

În Japonia, aviația începuse recent să se dezvolte după izbucnirea Primului Război Mondial și avea prea puțin de-a face cu viețile oamenilor de rând. Smith nu numai că zbura pe cer dintr-un loc în altul în fața japonezilor; utilizând aparatul de zbor, el executa adevărate cascadorii. Acest spectacol aerian era o imagine de vis, iar Smith a început, încetul cu încetul, să se remarce în Japonia. Alți aviatori din alte țări vor fi, rând pe rând, invitați în Japonia.

Smith a vizitat pentru prima dată Japonia în anul 1916. Aceste reprezentații aeriene se vor dovedi atât de populare încât vor aduna zeci de mii de spectatori, chiar și în orașele din provincie în timpul turneului său în prefecturile japoneze. A fost supranumit de presa vremii „Choujin Sumisu" („Smith, Omul-pasăre"). În același an, a fost rănit într-un accident în timpul turneului, însă „Omul-pasăre" și-a revenit și s-a întors în Japonia, devenind eroul publicului, inclusiv eroul lui Soichiro Honda.

Scenele acrobațiilor aeriene executate de Smith au fost redate pe cărțile poștale, iar jurnalul său a fost publicat în traducere japoneză. Strădaniile sale au fost chiar ecranizate. Smith era, într-adevăr un răsfățat al perioadei de înflorire a aeronauticii, la începutul erei aviației.

Mecanic al mașinilor sport

Firma Art Shokai din Tokyo

TERMENUL „ART SHOKAI" (lit. „firmă de artă") invocă o imagine a Japoniei clasice, occidentalizate. „Art" era și numele pilotului pe care Soichiro l-a văzut zburând deasupra terenurilor pentru antrenamente militare. Inițial, Soichiro a aflat de „Art Shokai" dintr-un anunț de angajare din revista „Yugyo no Sekai" („Lumea industriei de biciclete"). La acea vreme, tatăl lui Soichiro își abandonase activitatea de fierar și administra un magazin de biciclete. Bicicletele erau la modă la acea vreme ca nou mijloc de transport.

Art Shokai era un atelier de reparații de automobile, destul de rare la acea vreme, chiar și în Tokyo. Lui Soichiro îi plăceau autovehiculele și își dorea o slujbă în domeniu. Când a văzut anunțul de angajare din revistă al atelierului Art Shokai nu mai putea de bucurie și, pe ascuns, a scris o scrisoare pe care avea să le-o dea părinților săi după ce va fi plecat în Tokyo. Presupunea că familia sa nu îi va permite fiului cel mare să plece în capitală. În scurt timp a primit răspuns din partea atelierului prin care i se spunea să își încheie școala și apoi să se întoarcă la ei.

Soichiro le-a aratăt timid scrisoarea părinților săi. Aceștia au rămas surprinși, dar, în același timp, au înțeles firea încăpățânată a fiului lor în a-și îndeplini ceea ce își dorește și, pe moment, au încheiat discuția fără să mai menționeze nimic despre acest lucru. După încheierea școlii, Soichiro, acum în vârstă de 15 ani, s-a îndreptat în grabă spre Tokyo unde va începe să lucreze și să se instruiască la Art Shokai.

Era o perioadă în care în Japonia erau produse puține biciclete și automobile noi. La Art Shokai erau aduse pentru reparații mașini marca Ford sau altele de acest gen. Cu privirea țintă la mașinile la care visase dintotdeauna, Soichiro devenea tot mai nerăbdător să lucreze. Însă singurele sarcini care i-au fost încredințate în perioada de „instruire" au fost cele legate de gospodăria patronului atelierului Art Shokai, de pildă, să aibă grijă de copiii acestuia. Soichiro nu avea nicio șansă să lucreze direct cu mașinile.

Dezamăgirea se transforma treptat în disperare, însă brusc se ivește o șansă pentru Soichiro. În acea zi, o ninsoare puternică a acoperit orașul Tokyo, iar automobilele se defectau, unul după altul. Atelierul nu mai făcea față, nu erau îndeajuns de mulți mecanici pentru a repara toate mașinile avariate. Chemat fiind de proprietarul atelierului Art Shokai, Soichiro s-a și aruncat sub o mașină pentru a se apuca de treabă, fără să țină cont zăpada depusă. A descoperit de îndată că un fir ascuns fusese secționat. Era pentru prima dată când se ocupa de o mașină, dar a reparat-o imediat, cu pricepere. Managerul atelierului trebuie să fi fost foarte impresionat de măiestria de care dădea dovadă acest ucenic novice; Soichiro va începe să își îmbunătățească aceste abilități ca mecanic la atelierul Art Shokai.



▲ După ce și-a deschis firma autonomă în Hamamatsu, Soichiro a început să participe la curse, folosindu-și propria mașină. La scurt timp după stabilirea unui nou record la cursele japoneze, Soichiro și-a avariat mașina și abia a scăpat cu viață.

Independență și schimbarea statutului financiar

După șapte ani de ucenicie la atelierul Art Shokai din Tokyo, Soichiro a devenit independent. A pără-

Filiala din Hamamatsu a atelierului Art Shokai în perioada sa de glorie. Bărbatul de lângă mașină, în stânga, în plan îndepărtat, care poartă ochelari de soare este Soichiro Honda. Afacerea sa s-a dezvoltat, astfel încât a ajuns să angajeze cincizeci de muncitori.



sit atelierul în condiții amiabile și a deschis un Art Shokai al său, în Hamamatsu, în apropierea orașului său natal.

Soichiro avea numai 22 de ani. Orașul Hamamatsu era situat de-a lungul coridorului Tokaido (vechea șosea națională Edo-Kyoto, principalul drum național din Japonia). Deși era un orășel de provincie, se putea mândri cu două ateliere de reparații de mașini. Soichiro era neliniștit de faptul că afacerea sa ar putea să nu atragă clienți, dar temerile sale s-au dovedit a fi nefondate, deoarece atelierul său de reparații de automobile a ajuns în scurt timp să se bucure de o bună reputație și să aibă un deosebit succes de afaceri.

În această perioadă, Soichiro reușește să înscrie un brevet. În acel moment, roțile cu spițe ce echipau automobilele erau confecționate din lemn, dar Soichiro a venit cu ideea de a fi turnate din metal. Această inovație a avut un mare succes la publicul cumpărător de mașini și a fost exportată peste hotare, lucru chiar i-a adus lui Soichiro sume importante de bani. Nu prevăzuse acest lucru. Recent îmbogățitul Soichiro, bucurându-se de tinerețe și profitând de noile sale venituri, a început să se distreze în mod ostentativ, devenind un fel de celebritate locală în zonele de distracții din Hamamatsu.

Filiala Art Shokai Hamamatsu a continuat să se dezvolte fără piedici, transformându-se într-o afacere tot mai prosperă. În anul 1935, la vârsta de 29 de ani, Soichiro va încheia o căsătorie aranjată. Soția sa, Sachi absolvise cursurile unui pension de fete și după ce a finalizat și un curs de specialitate, s-a angajat ca profesoară. În ziua nunții lor, Soichiro a condus personal o mașină pentru a-și întâmpina mireasa, un gest destul de neobișnuit, deoarece mașinile erau încă o raritate la acea vreme. Anul următor se naște prima fiică a cuplului. Sachi și Soichiro vor rămâne împreună toată viața. Honda era un bărbat nerăbdător, iute la mânie, însă soția sa îi va înțelege și accepta firea, lucru care va fi hotărâtor pentru relația lor.

Soichiro se bucura de un succes din ce în ce mai mare și totul decurgea fără probleme în viața celor doi soți. Soichiro era un tinichigiu înnăscut și nu era mulțumit numai cu a repara lucrurile care au fost făcute de alții. Considera că era automobilului se născuse deja în Japonia și în anul 1939 a înființat compania Tokai Seiki Jukogyo („Industria grea Tokai Seiki"); în scurt timp, firma a fost subcontractată către compania Toyota Motor, care era specializată în producția de componente auto. Angajații lui Soichiro din cadrul Art Shokai nu voiau ca patronul lor să renunțe la această afacere, însă Soichiro era de neînduplecat. Și-a pus în aplicare ideile și dexteritatea și a creat noi componente și noi accesorii necesare în producția de echipamente. Acesta este momentul în care Soichiro Honda scoate la lumină tehnicianul din el.

Totuși, în această perioadă, Japonia era implicată în război cu China, iar umbra perioadei întunecate a războiului s-a lăsat peste întreaga țară. Pe măsură ce războiul s-a extins, firma lui Honda a fost transformată într-o fabrică destinată producției de echipamente necesare în război, realizând, de pildă, componentele avionului de luptă Zero.





▼ O reproducere după un automobil Curtiss din perioada Art Shokai a lui Soichiro. Soichiro a reconstruit motoarele Curtiss, care erau utilizate în construcția avioanelor, și le-a folosit pentru noua sa mașină, denumită „Curtiss".



CLIPE PERSONALE

PRIETENUL MEU, „SĂGEATA ARGINTIE"

Soichiro a primit permisiunea de a se desprinde de biroul din Tokyo al Art Shokai și de a-și deschide afacerea în Hamamatsu, în apropiere de orașul său natal. În scurt timp, a devenit renumit drept un mecanic iscusit. Lucra din greu și obținea o mie de yeni pe lună, o sumă frumușică la acea vreme. Din totdeauna Honda avusese o predilecție pentru atitudinea ostentativă și odată cu noua sa situație financiară prosperă, a început să urmărească marile locuri de distracție, petrecând noapte de noapte în oraș.

Într-o astfel de zi relaxantă, Soichiro a luat o barcă din lemn mai veche pe care o primise de la proprietarul unei cafenele, prieten de-al său, și a lansat-o pe un râu. A atașat de barcă un motor de mașină, în așa fel încât a rezultat o barcă cu motor. Din acel moment va fi implicat în producția de bărci cu motor și va fi foarte minuțios în proiectele pentru diversele noi bărci pe care le va crea. A folosit motoare ale mașinilor Ford și Chevrolet pentru bărci pe care le-a botezat „Silver Arrow" („Săgeata Argintie") sau „Lady Eagle" („Doamna Vultur").

Soichiro avea și o motocicletă cu ataș, Harley-Davidson. Împreună cu un prieten, a condus pe motocicletă până la lacul Hamana de unde, împreună cu prietenii săi, a pornit într-o croazieră cu bărcile cu motor. A câștigat sume mici de bani din taxa pe care o aplica celor care voiau să se să pornească în croaziere cu bărcile sale. Deseori rămânea fără combustibil în mijlocul lacului. Se spune că în astfel de situații, își lăsa oaspetele în barcă, înota până la mal de unde lua benzina de care era nevoie și înota înapoi.

Înfrângere în război și huruitul motoarelor

Fără lucru

ÎN ANUL 1945, Japonia s-a predat necondiționat Statelor Unite ale Americii, iar perioada de război a luat sfârșit. Japonia devenise o țară a pământului pârjolit în urma intenselor bombardamente aeriene ale americanilor, aflându-se într-o situație de dezordine generală.

Soichiro s-a decis să stea deoparte de toate acestea un an de zile. S-a desprins complet de Tokai Seiki, prin vânzarea firmei către Toyota și a început să trăiască asemeni unui om care se eliberase de convențiile sociale. Soichiro se uita pieziș la toți japonezii sârguincioși care se angajaseră în a reconstrui țara devastată de război și petrecea toată ziua jucând „shogi" (șah japonez) sau cântând la „shakuhachi" (un fel de flaut japonez). Cu toate acestea, înclinația sa pentru cercetare a rămas neschimbată și a întreprins o serie de acțiuni în acest sens; de pildă, a transformat alcoolul industrial în whisky, a analizat posibilitățile de a utiliza electricitatea pentru extragerea sării din apa mării și, în general, „s-a jucat", așa cum făcea pe când era copil. Era o perioadă în care mărfurile erau rare din cauza înfrângerii Japoniei în război, iar whisky-ul și sarea produse de Soichiro erau destul de bine primite de către oamenii din preajma sa.

Soichiro chiar se simțea bine făcând toate astea. Pentru a-și întreține soția și cei trei copii, a pus la punct o grădină de legume și a combinat produsele pe care le recolta din grădină cu tofu și cu alte alimente.

În anul 1946, Soichiro și-a încheiat perioada de relaxare și a început să se gândească la lucruri pe care le-ar putea face în acea perioadă postbelică a Japoniei. A întreprins teste cu mașini utilizate în diverse scopuri, dar, în mod firesc, începuse să își dorească să lucreze în domeniul său preferat, tehnologia construcțiilor de mașini.



▲ O reproducere după bicicleta căreia Soichiro i-a atașat un motor. Acest tip de bicicletă va ajuta la revirimentul economic al Japoniei, devenind un mijloc de transport comun pentru japonezi.

În această perioadă, o cunoștință de-a lui Soichiro îi aduce un motor pe care îl recuperase dintr-o fabrică bombardată în timpul războiului. Era un motor mic, utilizat de către armată în echipamentele sale de comunicare. De îndată ce a văzut motorul, lui Soichiro i-a venit o nouă idee. Se gândea dacă nu cumva este posibil să folosească acest motor pentru construcția unui autovehicul. A încercat să atașeze motorul la o bicicletă. Rezultatul a fost surprinzător. Deoarece nu avea un mijloc de transport al său și nu se găseau automobile la vânzare, Soichiro i-a dat soției sale spre folosire această nouă invenție. Soichiro crease pe moment o bicicletă cu motor pentru soția sa, iar huruitul motorului acesteia se putea auzea de fiecare dată când Sachi trecea pe străzile din Hamamatsu. Soichiro se gândea dacă ar putea folosi un astfel de dispozitiv pentru a aduce un reviriment afacerii sale. A reușit să facă acest lucru, iar acest moment a marcat începutul activității sale la conducerea companiei recunoscute la nivel mondial, Honda.

Înființarea unui institut de cercetare

Soichiro a achiziționat o fabrică din orașul Hamamatsu ce fusese bombardată, iar în luna



Japonia și orașele sale au fost pustiite de război, transformându-se în întinderi arse de pământ. Japonezii au pierdut totul, dar nu s-au dat bătuți și au început să muncească pentru refacerea țării lor. Sunetul motorului primei motociclete a lui Soichiro putea fi auzit răsunând în mijlocul acestor pământuri pustiite.

octombrie a anului 1946 a afișat sigla pentru Honda Gijutsu Kenkyujo (lit. „Institutul de cercetare tehnologică Honda").

Honda regreta starea deplorabilă a traficului în Japonia postbelică, caracterizat prin prezența unor mașini și autobuze care nu funcționau. Considera că dacă mașinile nu circulă liber, atunci țara nu va putea să se dezvolte. Și-a anunțat intenția de a începe să se ocupe de problema implementării unui mijloc de transport care să faciliteze activitatea oamenilor.

Soichiro le-a împărtășit visul său celor zece angajați ai săi. Acesta nu era visul unui întreprinzător, ci al unui tehnician. Soichiro a cumpărat în masă motoare mici și a început producția de biciclete cu motor. După cum prevăzuse, noile vehicule erau foarte bine primite și, practic, în momentul în care au fost disponibile s-au vândut imediat. A fost asaltat de comenzi, nu numai din Hamamatsu, ci de pe întreg cuprinsul țării; noile mijloace de transport erau denumite „batabata", o aproximare onomatopeică a sunetului produs de motoarele lor. Soichiro s-a folosit de acest succes pentru ca doi ani mai târziu, să își transforme afacerea într-o corporație, al cărei nume va fi Honda Giken Kogyo (lit. „Industriile și Institutul de cercetare tehnică Honda", cunoscut în limba engleză drept Honda Motor Company, Ltd.). A adus îmbunătățiri bicicletelor cu motor, inclusiv realizarea de motoare mici, de 50 de centimetri cubi, după designul său original, punându-le în vânzare sub denumirea Honda Motor Model A. Ulterior, a perfecționat acest model și l-a denumit Honda Cub Model F. Honda parcurgea drumul către realizarea modelului Honda Super Cub care avea să se bucure de un succes fulminant în întreaga lume.

Honda intenționa să construiască mașini pentru publicul larg. Aceste intenții nu se vor schimba niciodată. Considera că viața este scurtă și că pentru a utiliza în mod eficient timpul de care beneficiem, avem nevoie de viteză. Credea că dacă timpul necesar transportului dintr-un loc în altul este redus, atunci timpul care rămâne de folosit efectiv pe parcursul vieții va crește. Aceasta era maniera fundamentală de a gândi a lui Honda atunci când venea vorba despre concepția sa cu privire la scopul vehiculelor.



DIN CULISE

VISÂND LA AUTOMOBILELE AMERICANE

În anul 1945, Japonia se afla într-o stare deplorabilă, cauzată de înfrângerea suferită în război. În Statele Unite însă „cultura automobilului" era deja în plină dezvoltare. Aceasta se datora în mare parte prezenței lui Henry Ford în industria americană de automobile. Marele public concepea automobilul ca fiind un element de lux, dar Ford simțea că poate produce un automobil care să fie de folos tuturor. Conceptele lui Ford îi vor influența și pe fabricații de automobile japonezi, inclusiv pe Honda. În special ideile lui Ford privind producția în masă vor avea o influență deosebită. Ford era de părere că de fiecare dată când prețul unui automobil era scăzut cu un dolar, numărul potențialilor cumpărători ai acelui automobil va crește cu o mie. Ford a utilizat eficiența producției de masă pentru a realiza o mașină la un preț convenabil care să poată fi achiziționată de cei din clasa de mijloc a societății.

Datorită lui Ford, americanii au devenit tot mai conștienți de gradul de confort pe care îl oferă deținerea unui automobil, dar când oamenii cumpărau deja cea de-a doua mașină, aceștia luau în considerare și alte aspecte, precum viteza sau designul acesteia. General Motors s-a axat pe design atunci când au creat automobilele Chevrolet, mult mai mult decât au făcut-o cei de la Ford atunci când au creat Model-T; în consecință, General Motors a reușit să își asigure poziția secundară, după Ford, în topul celor mai mari producători americani de mașini. Multe alte mașini vor fi create în urma competiției dintre Ford și General Motors, iar astfel de mărci, precum Lincoln și Cadillac, vor deveni simbolurile modelelor de lux ale automobilelor americane.



▲ Ford Thunderbird, o mașină reprezentativă pentru industria constructoare de mașini din America postbelică.



Honda devine producător de motociclete

Originala bicicletă cu motor Honda

VÂNZĂRILE NOII BICICLETE A LUI HONDA au continuat să se extindă. Cu toate acestea, exista o problemă privind durabilitatea. Chiar dacă au fost selectate cele mai rezistente materiale, vehiculul original era doar o bicicletă. Existau limite de viteză ale acestei biciclete din cauza faptului că avea un motor mic. Pentru a rezolva această problemă, Honda nu putea face altceva decât să construiască un alt tip de bicicletă, cu un cadru destul de robust pentru a putea susține un motor mai mare. Honda a decis să construiască fiecare componentă a acestui vehicul, de la motor până la corpul vehiculului, numai din componente Honda. Este momentul în care Honda va deveni un adevărat producător de motociclete.

Soichiro avea o fire care îl făcea să devină extrem de agitat de fiecare dată când nu reușea să își punea în practică imediat ideile. Și-a adunat întreg personalul din cadrul companiei sale de cercetări și i-a expus acestuia ideea sa de a crea o motocicletă originală. Simțul comun al perioadei va face ca cei care vor afla de visul său să îl considere doar atât – un vis. Războiul se încheiase recent, iar materialele erau încă destul de rare. Armata ocupantă restricționase producătorilor japonezi de automobile, precum Toyota, construirea de vehicule utilizabile. Din acest motiv, singurele mașini care circulau pe străzile Japoniei ocupate erau cele care fuseseră fabricate în America. Era perioada în care Japonia era copleșită de puterea industrială și tehnologică a Americii.

Honda a afirmat că poate realiza o motocicletă originală, folosindu-se numai de talentul său. În interiorul său, Honda simțea că ar fi putut oferi un nou sentiment de încredere japonezilor descurajați, fie chiar și dacă ar fi construit o motocicletă comparabilă cu cele produse în Europa. Unul dintre angajații săi i-a spus că acest lucru este imposibil, afirmație la care Soichiro a reacționat cu mânie, spunând că nimeni nu are de unde să știe dacă acest lucru este posibil sau nu, deoarece nimeni nu îl încercase încă. Spunea că pentru el nu există nimic mai dezagreabil decât o persoană care renunță și că ar trebui să înceapă executarea planului său chiar în acel moment pentru a vedea cum decurg lucrurile.

Acesta este un exemplu al tacticii pe care Soichiro o aplica în încercarea sa de a face posibil imposibilul.



▲ Soichiro și membrii echipei Honda, la momentul participării într-o cursă. După ce a construit motociclete, Honda va participa și la curse de motociclete din Japonia.



Versiune diferită

BREVETELE LUI SOICHIRO

Nu este un lucru foarte cunoscut faptul că Soichiro a deținut, de fapt, peste 150 de brevete. În perioada în care a lucrat la filiala Art Shokai din Hamamatsu, boteza obiectele în diverse feluri, precum „Edison-ul japonez". Nu executa numai lucrări de reparații; avea obiceiul de a aduce „îmbunătățiri" obiectelor care veneau în atelier și această îndeletnicire a dus, practic, la crearea de diferite noi obiecte.

De exemplu, cele mai multe roți cu spițe erau confecționate din lemn, însă acesta se putea deteriora în caz de incendiu sau din pricina umidității, iar Soichiro a venit cu ideea de a le confecționa din metal. De îndată ce jantele sale metalice au fost prezentate la o expoziție industrială internațională din anului 1931, ele s-au bucurat de un deosebit succes în rândurile fabricanților de mașini și vor fi exportate pe scară largă, chiar și în țări precum India.



▲ Asamblarea a făcut posibilă producția în masă de motociclete.

Înaintea războiului, Soichiro a adunat aproximativ 50 de brevete pentru segmentele de piston ale motorului. În timpul războiului, a inventat o mașină cu propulsoare automate pentru aeronavele militare, dispozitiv care, alături de contribuțiile sale aduse producției militare de masă, a dus la aprecierea sa de către armata japoneză. După război, a cercetat alte lucruri, precum sticla mată și extragerea sării din apa mării prin intermediul electricității.

În anul 1952, Soichiro a primit o decorație specială în semn de recunoaștere a diferitelor sale invenții. În urma unei vizite pe care a întreprins-o la o fabrică din Europa, în perioada în care participa în cursa TT (Tourist Trophy) organizată pe continent, a adus cu el în Japonia un șurub (șurubul Phillips) pe care l-a descoperit acolo. Acesta au inspirat dezvoltarea șurubelniței electrice, un dispozitiv care a accelerat în mod semnificativ procesul de asamblare, lucru care i-a permis lui Honda să continue pe drumul devenirii celui mai bun producător în masă de motociclete.

Ca urmare a bombardamentelor suferite în cel de-al Doiea Război Mondial, teritoriile Japoniei au fost pustiite, însă țara și-a revenit, cu o energie izbitoare. Pe măsură ce noi clădiri se ridicau în Tokyo, orașul își recăpăta vigoarea. Compania lui Honda se va bucura de succes pe măsură ce Japonia progresa în procesul său de recuperare.







▲ Dream Honda („Visul Honda"), modelul din 1951, o versiune mai performantă a celei din 1949, Dream Model D. Puterea acestui model a fost demonstrată prin capacitatea sa de accelerare fără întrerupere pe un plan înclinat.

Naşterea „Visului"

Soichiro era un om inventiv și talentat. Încă din copilărie, se îndeletnicise cu reparațiile mașinăriilor, deși nu avea niciun fel de instruire mecanică formală și de fiecare dată când îi lipseau instrumentele de care avea nevoie, construia altele noi și originale. Se poate spune că exact această trăsătură a sa a făcut să fie potrivit perioadei postbelice a Japoniei, în care materialele erau greu de găsit, iar mecanicii și alții asemeni lor trebuiau să improvizeze, utilizând ceea ce aveau la dispoziție. Soichiro le-a spus muncitorilor săi că Honda va cuceri lumea și că, fără nicio îndoială, în zece ani Honda va deveni celebră. Adăuga apoi faptul că înainte de a deveni numărul 1 în lume, Honda trebuie să devină prima în Japonia.

Pentru cine nu îl știa pe Soichiro, aceste afirmații trebuie să fi părut doar dovada unei înfumurări zadarnice, dar angajații săi, care îl cunoșteau foarte bine, probabil că au luat totul foarte în serios. Soichiro avea un caracter irascibil și deseori îi concedia pe cei despre care credea că nu lucrează așa cum trebuie; însă cu puterea sa de conceptualizare, cu tăria convingerii și cu etica sa de lucru care i-au permis să realizeze tot ceea ce își propunea, a câștigat respectul tuturor celor care au lucrat pentru el.

Prima motocicletă Honda a fost finalizată în luna august a anului 1949. Trecuseră numai doi ani de când realizase primul său motor, Model A. Încă de la început, Soichiro a considerat că viața este prea scurtă și că pentru a împlini tot ceea ce este necesar într-o perioadă scurtă de timp este nevoie de viteză; se pare că era mulțumit de motocicleta Honda care fusese dezvoltată într-o perioadă scurtă de timp. În cele din urmă, cel puțin unul dintre visele lui Honda devenise realitate.

Unul dintre tehnicienii tineri ai lui Honda a afirmat atunci că visul lui Honda a fost realizat și, inspirat de acesta, Soichiro a decis să își numească noua motocicletă „Honda Dream" („Visul Honda"). Împlinirea visului de a transforma numele Honda într-unul cunoscut la nivel mondial era pe cale să devină realitate.

▼ Takeo Fujisawa (stânga) și Soichiro Honda. Fujisawa a devenit partenerul lui Soichiro în compania Honda, fiind responsabil cu managementul afacerii. Datorită faptului că managementul firmei se afla acum în mâinile unui profesionist asemeni lui Fujiasawa, Soichiro s-a putut dedica în totalitate cercetării, alături de tehnicienii săi.





Provocând lumea

Soichiro anunță participarea sa la cursa de motociclete TT din Insula Man

SOICHIRO CONSIDERA că pentru a ocupa prima poziție în lume trebuie mai întâi să devină numărul 1 în Japonia. A făcut cunoscut atât în cadrul companiei sale, cât și în afara ei, că intenționează acest lucru. Primul său pas în acest sens a fost de acum legendara participare în cursa TT (Tourist Trophy) din Insula Man – teritoriu dependent de Marea Britanie, desfășurată în luna martie a anului 1953.

Ceva anume a prevestit participarea lui Soichiro în această cursă. A trimis doi concurenți la o cursă internațională de motociclete, organizată pentru prima dată în luna ianuarie a anului 1953 în Brazilia. Unul dintre concurenți s-a îmbolnăvit și a trebuit să renunțe la participarea în cursă, iar celălalt a terminat al treisprezecelea din douăzeci și cinci de participanți. Concurenții japonezi se aflau cu mult în urma celor americani și europeni. Deși Honda câștiga cursele din Japonia, în circuitul internațional însă Honda se situa pe același loc neonorant ca cel obținut în San Paolo. Deoarece Soichiro visa ca Honda să devină recunoscută internațional, știa că are de îndeplinit o misiune aproape sisifică.

Competiția TT din Insula Man a debutat în anul 1907. Măcinat de regretul față de eșecul primei încercări, cea din San Paolo, Soichiro a considerat cursa TT ca fiind o șansă pentru a-și lua revanșa. Revenirea după un eșec prin participarea la o provocare și mai mare era o atitudine caracteristică pentru Honda căruia îi displăcea să piardă sau să renunțe.

La trei luni după ce anunțase că într-o bună zi va participa la cursa TT, Soichiro a sosit în Insula Man pentru a vedea întrecerea. A fost o cursă fără întrerupere pe o distanță de 420 de kilometri pe colinele sălbatice ale insulei, străbătute de serpetine. La cursă și-au testat tehnologiile diverși fabricanți de motociclete din întreaga lume.

Pentru Soichiro, participarea la cursa TT va fi semnificativă din două motive. În primul rând, în cazul în care nu ar fi reușit să obțină o victorie decentă, nu ar fi existat nicio altă cale prin care Honda să înlăture cota de piață considerabilă a fabricanților din alte țări, precum Germania și Italia. Al doilea motiv era acela că intenționa să utilizeze victoria pentru a-i inspira pe japonezi și pentru a le readuce speranța în suflet.

Cu toate acestea, când a văzut concurenții din Germania și Italia a rămas uluit. Aceasta deoarece, chiar și cu o capacitate de 250 cc, motocicletele fabricate în alte țări aveau, în general, de trei ori mai mulți cai putere decât a sa. Anunțul său cu privire la participarea și câștigarea cursei fusese hazardat. Era cuprins de remușcări, însă, imediat și-a înlăturat această spaimă, și-a ridicat fruntea și a devenit din nou acel Soichiro căruia nu îi plăcea să piardă.

Producătorii de motociclete din lume se adunau o dată pe an în Insula Man; prin participarea la cursa Tourist Trophy își testau nivelul tehnologic atins.



Se gândea că dacă cei din alte țări pot câștiga aceste curse, atunci nu există niciun motiv pentru care un japonez să nu poată face același lucru.

Soichiro călătorise în țările care reprezentau avangarda în industria motocicletelor și cumpărase pe ascuns eșantioane ale componentelor care nu existau în Japonia. La întoarcerea în Japonia, a organizat o echipă de proiect, însărcinată cu misiunea construirii unei motociclete care să câștige cursa TT din Insula Man; Soichiro a făcut investiții în această cercetare, la valori de neconceput pentru Japonia acelei perioade, dar comparabile cu cele efectuate de companiile din alte țări.

Miracolul Orientului

Cu un an după ce și-a anunțat intenția de a concura în cursa TT din Insula Man, compania lui Soichiro a reușit să producă motociclete la o capacitate 130 de unități pe zi. Acesta era un nou record și, la acea vreme, o cifră remarcabilă. Soichiro era acum producătorul numărul 1 în Japonia de vehicule motorizate pe două roți. Cu toate acestea, era încă obsedat de ideea de a deveni primul fabricant din întreaga lume. Soichiro a scris un comunicat intern în care menționa că viziunea lui asupra lumii nu se limitează la noțiuni care descriu ceea ce este posibil în realitate, intenția lui fiind aceea de a le depăși; în același timp însă și-a dat seama că, deocamdată, este constrâns mental de circumstanțele actuale din Japonia.

Honda știa că întreaga lume avansează cu o viteză uimitoare și că fabricanții japonezi de motociclete au mult de recuperat.

La șase ani după anunțul pe care l-a făcut cu privire la cursă, în luna iunie a anului 1959 Soichiro a intrat în competiția TT din Insula Man, ocupând locul al șaselea la clasa 125 cc. Doi ani mai târziu, în anul 1961, motocicletele Honda dominau clasele 125 și 250 cc, situându-se în primele cinci locuri și obținând o victorie categorică la care nimeni nu se aștepta.

O revistă engleză dedicată motocicletelor afirma că produsele Honda erau într-adevăr originale. Natura superioară a motocicletelor Honda a fost lăudată printr-o expresie utilizată de ziarele vremii din toată lumea: ele erau supranumite „miracolul Orientului".

Honda a crezut în visele sale și ale inginerilor săi până la sfârșit și a reușit să obțină o victorie uimitoare în această cursă.

Primele curse de motociclete desfășurate în diferite țări	
1907	Cursa TT din Insula Man
1913	Grand Prix-ul din Franța
1922	Cursa de rezistență Bol d'Or de 24 de ore din Franța
1949	Campionatul Mondial
1955	Grand Prix-ul din Asama (prima cursă importantă de motociclete din Japonia)
1957	Campionatul Mondial de Motocros
1961	Grand Prix-ul din Argentina (primul campionat din afara Europei)
1979	Raliul Paris - Dakar (cursă de 15.000 de kilometri, în cea mai mare parte desfășurată în deșert)
1988	Campionatul Super Bike (cursa motocicletelor prototip care nu au apărut încă pe piață)



CĂLĂTORII ÎN TIMP

INIȚIEREA ȘI DEZVOLTAREA CURSELOR DE MOTOCICLETE

Cursa Tourist Trophy din Insula Man, în care Honda dorea să obțină victoria, era cea mai cunoscută și cu tradiție cursă de motociclete din lume. Se spunea că producătorul de motociclete care va câștiga cursa TT va continua să domine și piața de motociclete a acelui an. Originile diverselor curse de motociclete organizate în întreaga lume se află în secolul al XIX-lea. Prima motocicletă a fost construită de către germanul Gottlieb Daimler în anul 1885. Din acel moment au fost organizate astfel de curse în întreaga Europă, însă la un nivel de destul de primitiv, desfășurându-se pe durate scurte și pe piste improvizate. Principala autoritate a curselor de motociclete din acea vreme era ACC (Auto Cycle Club) din Anglia. Aceasta a propus să fie organizate în fiecare an curse la un nivel ridicat. În anul 1907, au organizat prima lor cursă în Insula Man, teritoriu dependent de Coroana Britanică situat în Marea Irlandei. Această cursă era Tourist Trophy.

Cursa TT nu numai că se desfășura pe o distanță mai mare, dar și pe un teren destul de accidentat, cu multe obstacole naturale. În momentul în care popularitatea motocicletelor a crescut, în anul 1913 la Paris a fost organizată o altă cursă, intitulată Grand Prix (Marele Premiu). Mai târziu, toate cursele internaționale aveau să fie denumite „grand prix". În acea perioadă, Europa se afla în febra organizării unor astfel de curse. În anul 1949, a fost organizată o cursă pentru cupa mondială („World Championship Race") pentru a stabili cel mai bun motociclist din cadrul tuturor curselor desfășurate în diverse țări din Europa. Prima parte a acestei curse va începe în Insula Man.

Anii '50 reprezentau o perioadă de competiții acerbe între fabricanții de motociclete din Europa. Gilera, producător din Italia era unul dintre cei mai renumiți fabricanți de motociclete și a câștigat foarte multe victorii în competițiile vremii. Motocicletele unor companii precum BMW din Germania sau Triumph and Norton din Anglia străbăteau distanțele competiției la un nivel de cai putere care era încă de neconceput pentru inginerii japonezi ai vremii. Semnificația intrării companiei Honda în cursa TT a marcat apariția Japoniei pe scena internațională ca jucători importanți în industria motocicletelor. Începând din anul 1976, cursa pentru campionat nu s-a mai desfășurat în Insula Man, însă cursa TT va continua să fie organizată aici, transformând această regiune într-un fel de „Mecca" a fanilor motocicletelor din întreaga lume.



◄ Honda Benly, modelul care a obținut locul al treilea în cursa TT din anul 1962

Renaștere economică și creșterea numărului proprietarilor de mașini

O eră a abundenței

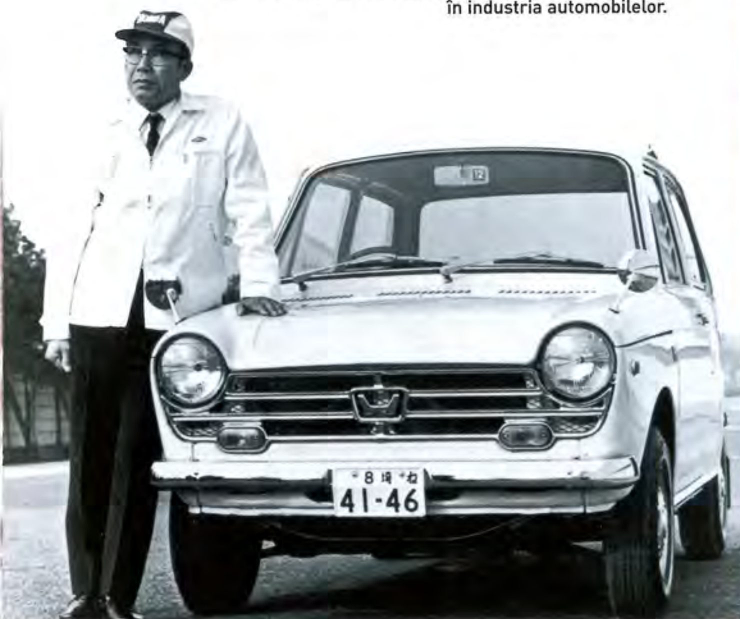
LA MIJLOCUL ANILOR '60, lucrurile s-au schimbat considerabil în Japonia. „Conștiința postbelică" își pierdea treptat influența asupra societății și oamenii se bucurau de abundență materială și de faptul că vremurile dificile de după război erau lăsate în urmă. Jocurile Olimpice de la Tokyo din anul 1964 au reprezentat o oportunitate pentru accelerarea acestei schimbări, economia Japoniei dezvoltându-se cu o rapiditate care a uimit lumea. Japonia era pe cale să devină una dintre cele mai importante puteri economice ale lumii. Japonezii înstăriți au stimulat un avânt deosebit prin deținerea de automobile. Astfel, a avea un automobil devenise un simbol al prosperității acelor vremuri. De asemenea, guvernul a avut rolul său în susținerea diverșilor producători japonezi de automobile care își deschiseseră afaceri după război.

Între timp, compania Honda a continuat să participe la competițiile internaționale de motociclete și să construiască motociclete excelente pentru uzul privat. Printre acestea, emblematică este Honda Super Cub, motocicletă care fusese dezvoltată pornind de la Cub Model F și pusă în vânzare în anul 1958. Putea fi condusă cu o singură mână și parcurgea 40 de kilometri cu numai un litru de benzină. Astfel de motociclete foloseau managerii noilor afaceri pentru a se mișca rapid și pentru a putea astfel susține înflorirea economică a Japoniei.



▲ Modelul Honda S360 este prezentat la cel de-al nouălea salon automobilistic din Japonia din anul 1962. Oamenii se adună în jurul mașinii sport care va reprezenta trecerea lui Honda de la statutul de producător de vehicule pe două roți direct pe piața vehiculelor pe patru roți.

Honda era producător de vehicule pe două roți. Era un lucru excelent și la modă în perioada de după război, când Japonia era o națiune săracă, însă acum, Japonia era prosperă și oamenii de pe întreg cuprinsul țării voiau să își achiziționeze propriile lor automobile. Brusc, perspectiva de a rămâne un producător de vehicule pe două roți nu mai părea un lucru atât de deosebit. După ce și-a dat seama de acest lucru, Soichiro s-a apucat de treabă. Deoarece acum oamenii erau prosperi și fiecare individ își dorea o mașină a sa, Soichiro a considerat că este momentul să se implice în industria automobilelor. A realizat faptul că pentru a deveni competitiv trebuie să construiască o mașină care



▼ Modelul Honda N360 a lansat o nouă eră pentru automobilele din clasa compactă. Această mașină va face din compania Honda o adevărată forță în domeniu și îi va aduce recunoașterea în industria automobilelor.



Versiune diferită

REZERVĂRI PENTRU O MARE PETRECERE ÎN KYOTO

În anul 1963, Honda a pus în vânzare camioneta T360 și mașina sport S500. Pentru a sărbători intrarea pe piața vehiculelor pe patru roți, precum și cei 50 de ani de la înființarea companiei, a fost planificată organizarea unui amplu eveniment. Bugetul acestuia se ridica la 100.000.000 de yeni, o sumă destul de mare în raport cu această perioadă în care un angajat al companiei Honda, aflat la începutul carierei sale, putea câștiga un salariu de 10.000 de yeni. Era, așadar, un gest ieșit din comun ca o aniversare derulată pe parcursul a două zile să implice o sumă atât de mare de bani. Toți cei 7.500 de angajați ai companiei Honda s-au adunat în Kyoto și au organizat o petrecere de zile mari, uimindu-i pe toți cei prezenți. Era un eveniment care nu putea fi condus decât de un mare iubitor de distracții precum Soichiro Honda.

În prima zi a evenimentului, celebrități naționale din lumea muzicii au fost invitate să cânte, iar mulțimea de oameni adunată în jurul scenei s-a bucurat de concertele acestora. Pentru acea noapte, au fost instalate un bar imens și un bufet, precum și trei restaurante de tipul „mănânci cât poți" pentru a întreține atmosfera de bună dispoziție a invitaților. În dimineața următoare, în sala sporturilor din oraș a fost organizat un turneu de volei. Seara a avut loc o ceremonie comemorativă la care Soichiro Honda a afișat un zâmbet mulțumit, spunând că nu are nicio idee cu privire la ceea ce tocmai se întâmplase, dar că, în cele din urmă, fusese o petrecere pe cinste.

să fie mai confortabilă și mai convenabilă ca preț decât orice alt produs al altui fabricant.

Soichiro avea acum aproape 60 de ani.

Pentru a deveni un fabricant de automobile

Pe măsură ce compania Honda se pregătea să devină producător de vehicule pe patru roți, Soichiro s-a lovit de intervenția Ministerului pentru Industrie și Comerț Exterior. Ministerul intenționa să avanseze ideea că automobilele japoneze fac parte din piața mondială și că, în consecință, va acorda prioritate firmelor deja cunoscute, precum Nissan și Toyota, iar o astfel de politică le va constrânge să restricționeze o companie producătoare de motociclete, precum Honda, de la a se implica în producția de automobile. La aflarea acestor vești, chipul lui Soichiro s-a întunecat; s-a îndreptat apoi direct spre clădirea ministerului. Aici, birocrații nu au făcut decât să își întărească poziția și l-au întrebat retoric pe Honda dacă nu ar fi mai bine să fie mulțumit cu ceea ce cunoaște deja și să facă tot ceea ce este mai bun pentru dezvoltarea vehiculelor pe două roți. Honda le-a replicat că nu pot înțelege ceea ce avea de gând să facă.

Înfuriat, a lovit un scaun și a părăsit ministerul. Negocierile cu acesta nu au dus nicăieri, dar nu se va da bătut. Înainte ca ministerul să îi pună piedici, Honda anunțase deja construcția modelelor de mașini S500 T360 și, practic, acest fapt a întemeiat poziția lui Honda ca producător de automobile preexistent; acest lucru se întâmpla înainte ca ministerul să decidă să îi limiteze activitatea.

Trei ani mai târziu, în anul 1966, Honda a anunțat lansarea modelului N360. Salonul auto din Tokyo din acel an va fi o avanpremieră a fenomenului, dezvoltat ulterior, de adoptare în masă a utilizării de automobile de către societatea japoneză. Toyota a anunțat modelul Corolla, iar Nissan modelul Blue Bird. Aceste prezentări de noi modele de automobile i-au atras pe mulți dintre cei care erau nerăbdători să achiziționeze un astfel de vehicul. Expoziția Honda va monopoliza în special atenția tinerilor care se înghesuiau la salonul auto. Honda prezenta mașini de curse care vor participa pe scena competițiilor internaționale, precum modelul F1-RA273. Modelul N360 a fost prezentat alături de acest automobil de Formula 1. N360 nu semăna cu nimic din ceea ce fusese creat până atunci; se putea mândri cu un design extrem de logic și deși avea locuri pentru patru persoane, era totuși o mașină sport. Se poate spune că era un fel de versiune automobilistică a motocicletei Super Cub, motocicleta cu care Honda dăduse lovitura. Dar nu era numai atât. Soichiro învățase câte ceva din participarea sa la cursele internaționale și încorporase în această mașină toate noile și diversele tehnologii pe care le observase în lumea întreagă. Soichiro încă accepta provocările universului curselor automobilistice și intenționa să îmbine tot ceea ce învățase, pentru a oferi publicului cea mai bună mașină din lume. Își dorea acest lucru mai mult decât orice altceva. N360 s-a bucurat de un succes colosal și a impulsionat perioada ulterioară de succes în vânzările de automobile.



▲ Jocurile Olimpice din anul 1964 s-au desfășurat la Tokyo. Aceasta a oferit Japoniei oportunitatea de a-și prezenta miraculoasa redresare de după înfrângerea în cel de-al Doilea Război Mondial.

Tokaido Shinkansen (tren de mare viteză) a devenit funcțional din anul 1964. La acea vreme a stabilit recordul pentru cel mai rapid tren din lume, devenind, datorită vitezei sale fantastice, mândria Japoniei.

Honda cucerește lumea Palpitanta viață a lui Soichiro

Omul care transformă visele în realitate

SOICHIRO A FOST O FIGURĂ NEOBIȘNUITĂ a universului producțiilor automobilistice și de motociclete din Japonia. Și aceasta deoarece, spre deosebire de alte companii japoneze, numele fondatorului a devenit sinonim cu însăși compania. Acest lucru a fost posibil datorită faptului că Soichiro nu era un industriaș obișnuit.

Compania Honda a debutat ca institut de cercetări tehnologice, cu aproximativ zece angajați. Se va dezvolta concomitent cu avântul economic postbelic al Japoniei și va deveni o întreprindere recunoscută la nivel mondial. Nu numai tehnologia a făcut din Honda o companie de prestigiu, ci și dorința lui Soichiro de a oferi oamenilor un mijloc de transport ușor de utilizat și convenabil. Această dorință s-a manifestat sub forma produselor companiei sale care au fost foarte bine primite de către clienți.

Consacrarea acestei imagini a companiei Honda se datorează în mare parte refuzului lui Soichiro de a-și schimba poziția și identitatea ca industriaș, indiferent cât de mare și importantă va deveni compania sa. Honda trecea rar pe la sediul companiei din centrul orașului Tokyo; în schimb, vizita des fabrica situată la periferia capitalei. Se retrăgea deseori în centrul de cercetare al fabricii și lucra pentru a-și transforma visele în realitate. Întreg managementul afacerii îi era încredințat partenerului său, Takeo Fujisawa.

Se spunea că Soichiro realiza produsele companiei Honda, iar Fujisawa le vindea. Încă de la începutul parteneriatului lor la Honda, Fujisawa s-a dovedit a fi deosebit de abil în vânzări și managementul afacerii. Soichiro avea prea puține ambiții pentru a transforma Honda într-o corporație masivă; tot ceea ce își dorea cu adevărat era ca visele sale de tehnician să devină realitate. Datorită faptului că a avut norocul unui partener ca Fujisawa, Honda uita deseori aproape în totalitate de managementul afacerii și se concentra asupra preocupărilor sale legate strict de producție. Acest parteneriat va transforma Honda într-un concern industrial recunoscut în lumea întreagă.



▲ În anul 1989, Soichiro Honda a devenit primul japonez înscris în American Automotive Hall of Fame. Soichiro și soția acestuia au fost încântați de recunoașterea pe care lumea o acorda companiei Honda în acest mod.

O nouă provocare

Soichiro era frecvent stârnit de noi provocări. Această pasiune neîntreruptă a sa va duce la crearea mai multor tipuri de noi motociclete și automobile. În luna ianuarie a anului 1964, la numai un an după ce începuse producția de automobile, a devenit unul dintre primii producători de automobile din Japonia care și-a anunțat intrarea cu un produs de-al său în circuitul de Formula 1. În luna septembrie a acelui an, a obținut victoria în Grand Prix-ul din Mexic. Soichiro surprindea întotdeauna lumea cu astfel de lucruri. Și-a păstrat o perspectivă globală și nu și-a permis niciodată să se lase distras de judecățile convenționale sau de principiile consacrate ale vremii. Putea face acest lucru deoarece era un om care avea puterea de a crede în visele sale.

Va veni și ziua în care Soichiro va fi nevoit să se retragă din cariera de tehnician. Își utilizase ideile pentru a dezvolta un model complet nou de motor răcit cu aer. Era un model care își merita propriul brevet, un motor destul de costisitor și cu o eficiență scăzută, astfel încât din punct de vedere al afacerilor, putea fi descris drept un eșec. A fost de ajuns acest unic eșec pentru ca Soichiro să se izoleze în centrul de cercetare.

Tinerii tehnicieni au considerat că este mult mai eficient să dezvolte un motor răcit cu apă decât unul cu aer și, în orice caz, ar fi fost imposibil să fie realizat un motor răcit cu aer care să îndeplinească și standardele de emisii scăzute, stabilite prin „American Clean Air Act" („Actul de puritate a aerului american"), aprobat în anul 1970. Viziunea lui Soichiro care punea accent pe putere și viteză devenise depășită în noua eră de preocupări ecologice.

Tinerii tehnicieni de la Honda erau îngrijorați de faptul că în cazul în care nu s-ar fi creat un motor răcit cu apă și cu emisii scăzute, compania va trebui să înfrunte riscul de a fi lăsată în urmă de întreaga lume. Vicepreședintele companiei Honda, Fujisawa, le cunoștea neliniștile, astfel încât l-a forțat pe Soichiro, care se încăpățâna să rămână fidel motoarelor răcite cu aer, să ia o decizie. Va rămâne președintele companiei sau va alege să lucreze ca tehnician în cadrul acesteia?



▲ Ayrton Senna a fost pilotul echipei McLaren-Honda de Formula 1 care a devenit campioana lumii de mai multe ori la rând. Soichiro îl considera cel mai mare pilot de curse din toate timpurile.



▲ După ce a devenit jucător internațional în industria automobilelor, obiectivul companiei Honda a devenit acela de a rezista cererilor pieței regionale, în acest sens construind fabrici în întreaga lume.



Astfel, Soichiro a decis că este momentul să se retragă din activitatea sa ca tehnician. Considera că era momentul să încredințeze viitorul companiei noii generații. Retragerea demnă din activitatea sa de tehnician a creat premisa creării în anul 1972 de către compania Honda a motoarelor CVCC (combustie controlată prin mișcare rotativă) cu emisii scăzute care vor uimi lumea. Acesta a reprezentat un moment simbolic al sfârșitului perioadei lui Honda la conducerea companiei.

Astfel, în anul 1973, Soichiro a renunțat la conducerea companiei Honda Motor și a anunțat că, alături de vicepreședintele Fujisawa, se va retrage din activitatea acesteia. Siochiro începuse să lucreze cu vehiculele motorizate în anul 1927, iar în lumea automobilistică retragerea sa era considerată un gest prematur; Honda avea însă deja 66 de ani și, oricum, el va continua să exercite o anumită influență asupra companiei atunci când aceasta se va confrunta cu anumite situații mai dificile. În luna august a anului 1991, Soichiro va înceta din viață, la vârsta de 84 de ani, la scurt timp după debutul noii ere Heisei (anul 1989) în Japonia. Honda nu se oprise niciodată, afirmând mereu faptul că viața este scurtă și că pentru a face cât mai multe lucruri în timpul limitat care ni s-a dat este nevoie de viteză. Strălucirea de geniu a acestui om, care a străbătut trei ere din istoria Japoniei (Meiji – 1868-1912, Taisho – 1912-1926 și Showa - 1926-1989) ca într-o cursă de Formula 1, continuă să fie menținută în viață de compania Honda din zilele noastre.





Versiune diferită

FARFURII ZBURĂTOARE ȘI UN EXPERIMENT CU „HITODAMA"

Curiozitatea neobosită a lui Soichiro nu îl va părăsi nici la bătrânețe. În perioada de amurg a vieții sale, va deveni interesat de OZN-uri (Obiecte zburătoare neidentificate, așa-zisele „farfurii zburătoare") și de „hitodama" (conform folclorului japonez, acestea sunt sfere incandescente care plutesc în aer și care reprezintă spiritele oamenilor). Aceste lucruri nu sunt chiar atât de fanteziste pe cât par. Cercetările sale în ceea ce privește OZN-urile se bazau pe cunoștințele sale de aerodinamică, iar lucrările cu privire la „hitodama" se bazau pe știința combustiei.

Imboldul dorinței lui Soichiro de a cerceta OZN-urile venea din faptul că văzuse avioane încă de mic copil și considera că dacă acestea au putut fi construite, atunci nu este niciun motiv pentru care să nu poată fi construite și farfurii zburătoare. Soichiro a vizitat NASA, tocmai pentru a asista la lansarea unei navete spațiale și a interacționat cu mai mulți astronauți.

Soichiro îi ignora pe toți cei care considerau că toate acestea sunt copilării; astfel, el a devenit studentul unui profesor universitar care era o autoritate în domeniul aerodinamicii. El le-a mărturisit oamenilor că motivul pentru care a făcut acest lucru a fost acela de dezvolta o fundație pentru cercetarea și dezvoltarea unui nou tip de rachetă.

Interesul său față de „hitodama" se datorează tot unor lucruri misterioase și fascinante la care a fost martor în vremea copilăriei. A continuat să creadă că într-o bună zi va realiza ceva similar unei „hitodama" și, în cele din urmă, a reușit să își urmeze această ambiție, realizând o „hitodama" artificială la aeroportul Honda. Cercetările sale privind farfuriile zburătoare au adus contribuții nesemnificative, însă succesul său în realizarea unei „hitodama" artificiale a reușit să îi satisfacă debordanta curiozitate.

O mașină Honda de Formula 1 în salonul auto al companiei din Tokyo. Vizitele lui Soichiro la sediul central al companiei erau rare.

Numele mărcilor japoneze de motociclete devin cunoscute în întreaga lume

Înainte de apariţia vehiculelor Honda, singurele produse electronice exportate din Japonia erau obiecte precum tranzistoarele radio şi camerele de luat vederi. Nimeni nu visase până atunci că Japonia ar putea exporta vehicule pe două roţi şi pe patru roţi. Mai întâi, Honda a provocat lumea în tărâmul curselor de motociclete. Apoi, pe măsură ce dezvoltările tehnologice corespunzătoare avansau, vehiculele japoneze vor folosi cu succes oportunitatea de a deveni celebre în întreaga lume.

Japonezii au făcut ca motocicletele să cucerească lumea

GRUPUL MUZICAL „THE BEACH BOYS" din America erau în vogă în anii 1960. Unul dintre hit-urile acestui grup era un cântec vesel, intitulat „Little Honda". Soichiro a introdus motocicletele Honda în cursa TT din Insula Man în anul 1959. Honda a obţinut locul al şaselea în clasa 125 cc. Toţi cei din echipă considerau că este un miracol. Totuşi, se va dovedi că această victorie iniţială a reprezentat mai mult decât un aşa-zis „noroc chior", în cursa din 1961, când Honda a obţinut o victorie absolută, dominând primele cinci poziţii, atât la clasa 125 cc, cât şi la 250 cc. În plus, motocicletele Suzuki şi Yamaha începuseră deja să domine competiţiile europene şi americane.

Motocicletele japoneze făceau furori peste tot în lume.

În această perioadă, lumea a fost obligată să acorde atenţie motocicletelor din Japonia, lucru care se va reflecta în exporturile de care Japonia era acum capabilă. Se poate spune că în acest moment dominarea circuitului internaţional de curse 1 de către motocicletele japoneze devenise un lucru obişnuit. Exportul Japoniei de motoci-

▼ American Honda Motors, la scurt timp după înfiinţare. Afacerea a debutat în anul 1959, dar, iniţial, a reuşit să îndeplinească doar o zecime din obiectivele de vânzări.









▲ Beach Boys erau considerați regii muzicii surf. Hitul lor, „Little Honda" a fost înregistrat pe albumul „All Summer Long". Beach Boys erau idolii pop ai lumii la acel moment și simbolizau cultura tinerilor americani.

▲ Compania Kawasaki a intrat vertiginos pe piața internațională a motocicletelor în anii '60.



◀ Honda C100 Super Cub a înregistrat un nou record, acela pentru cel mai mare număr de motociclete al unui singur model vândute. Au fost dezvoltate și alte modele care îl au la bază pe acesta și care s-au vândut în întreaga lume.

clete nu mai era limitat doar la regiunea Asiei de Sud, ci se extinsese și în țări dezvoltate din Europa și America de Nord. Numărul de vehicule pe două roți exportate crescuse vertiginos. În anul 1963 au fost fabricate 2.000.000 de motociclete, iar 400.000 dintre acestea au fost exportate. Cinci ani mai târziu, în anul 1968, se vor exporta 1.130.000 de motociclete dintr-un total de 2.250.000 fabricate. Astfel, volumul de motociclete exportate din totalul produs depășea acum 50 %. În anul 1974 va fi exportat un număr total record de 71.9% din motociclete produse în Japonia.

În afara granițelor Japoniei, continuau să se construiască fabrici care produceau astfel de vehicule, în timp ce motocicletele fabricate în Japonia cucereau lumea cu o viteză amețitoare. O mare parte dintre motocicletele din lume erau japoneze, în special cele cu o capacitate de 50 cc. Cele din clase mai mari dominau, de asemenea, piața internațională, într-o manieră care nu lăsa prea multe șanse competitorilor de a le ajunge din urmă.


Modelul Nissan Bluebird 1200 DX a fost conceput în anul 1961 cu intenția de a fi exportat în America. A obținut vânzări fabuloase și în Japonia.

O înaintare tenace în America

În cadrul unui salon auto organizat în Los Angeles în toamna anului 1957, compania Nissan a prezentat pentru prima dată în America trei autovehicule: două automobile cu caroserie închisă și o camionetă.

Aceste mașini au atras atenția în mijlocul mașinilor americane strălucitoare și ale celor europene, moderne și elegante. Și aceasta deoarece modelele japoneze nu erau foarte elegante și păreau, într-un fel, demodate. Americanii s-au uitat pieziș la aceste blocuri de oțel, făcând remarci de genul: „Nu am știut până acum că japonezii fabrică mașini".

În anul următor, Nissan a făcut primul pas experimental pe piața automobilelor din America.

Erau necesare, în primul rând, o cercetare de piață și curse de testare a mașinilor pe drumurile din America. Mașinile japoneze erau oarecum mai mici în comparație cu automobilele masive americane; șoferii care au participat la testările japonezilor au devenit conștienți de diferențele dintre piața automobilelor din Japonia și cea din America. Cu toate acestea, mașinile s-au comportat foarte bine, inclusiv pe cele mai dificile și izolate drumuri forestiere din America, iar membrii echipei de testare au început să își dea seama de capacitatea și de posibilitățile latente ale mașinilor japoneze.

După Nissan, și alți producători japonezi de automobile vor trimite echipe de proiect, iar companiile japoneze vor accepta provocarea de a vinde automobile japoneze clienților americani.

Automobilul japonez schimbă viziunea asupra mașinilor

La începutul anilor '70, orașul Detroit era epicentrul industriei automobilistice americane. Ca întotdeauna, industria americană de automobile se bucura de o piață și condiții economice favorabile. Benzina era uimitor de ieftină, iar mașinile masive din Detroit, care străbăteau puțin peste 5 kilometri cu un litru de benzină, se vindeau în număr de 8.000.000 de unități anual.

Cu toate acestea, mediile de intelectuali americani nu agreau acest tip de automobil și au început să își îndrepte atenția către mașini străine, de dimensiuni mai mici și eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil.

American Honda Motors a început să funcționeze încă din anii '50. La acea vreme, compania încerca să vândă modelul N600, dar nu se poate spune că din punct de vedere al vânzărilor acesta se bucura de succes. În anul 1973, a fost pus în vânzare modelul Honda Civic. Cu toate acestea, beneficiile eficienței din punct de vedere al consumului și al prețului nu au fost sesizate de majoritatea cumpărătorilor americani de mașini. Honda însă nu a renunțat și a continuat să facă vizite furnizorilor, în încercarea de a-i convinge să vândă produsele Honda. Aceste eforturi au început încetul cu încetul să dea roade, în cea de-a doua jumătate a anului 1973, când un embargo neașteptat al Organizației Statelor Exportatoare de Petrol (OPEC) a șocat lumea și a dus la Criza Petrolului (1973). Aceste evenimente au schimbat modul de percepție al americanilor cu privire la automobile. Șase ani mai târziu, industria automobilelor începea să își revină din acest șoc, dar a fost în scurt timp lovită de o altă criză a petrolului. Automobilul japonez făcuse incursiuni timide pe piața americană, însă cea de-a doua criză a petrolului a dus la reconsiderarea acestuia. Americanii începeau să își dea seama



În ciuda avântului luat de industria de automobile, motocicletele continuă să domine străzile Asiei.





▲ Modelul N360 a început să fie exportat în anul 1968. În anul precedent înregistrase mari vânzări în Japonia, fiind produs într-o fabrică Honda din prefectura Saitama.



▲ Modelul Honda Civic pe străzile unui oraş european. Indiferent în ce oraş, maşinile japoneze se integrează perfect în peisaj.

▼ Modelul Colt Galant a fost pus în vânzare în anul 1969. A devenit cunoscut drept o maşină inovatoare, introducând compania Mitsubishi pe piaţa americană a automobilelor.



că automobilul japonez nu numai că era economic şi eficient din punct de vedere al consumului de combustibil, dar prezenta şi multe alte aspecte superioare; brusc, maşinile japoneze ocupau acum 30 % din piaţa americană a automobilelor.

Fabricanţii de maşini din Detroit considerau, fără nicio îndoială, că dacă ar fi reuşit să producă maşini eficiente şi economice din punct de vedere al consumului, ar fi putut să îi recâştige pe clienţii pe care îi pierduseră în favoarea companiilor japoneze.

Producătorii japonezi au început, de asemenea, să simtă că afacerile „derapează" din cauza creşterii rapide a aprecierii produselor lor pe piaţa americană şi au început să impună restricţii cu privire la propriul export de automobile către Statele Unite. Cu toate acestea, o nouă eră începea să se dezvolte. Americanii care optaseră pentru maşinile japoneze nu ar mai fi vrut să se întoarcă la mărcile autohtone, astfel încât şi-au îndreptat în schimb atenţia către modelele europene.

Producătorii japonezi de automobile au devenit conştienţi de transformarea survenită în mentalitatea cumpărătorului american şi au început din nou să accelereze mişcarea către piaţa americană de automobile. Uneori, aveau de înfruntat diverse probleme, precum restricţiile comerciale, însă acum pentru a răspunde rapid necesităţilor pieţelor locale, producătorii japonezi de automobile îşi vor deschide fabrici în toate ţările din lume, creându-şi un sistem prin care componentele auto sau alte astfel de articole, puteau fi achiziţionate de la producători din apropierea acestora.

Nu se poate să nu vezi zilnic în orice colţ din lume o maşină de producţie japoneză. Cu toate acestea, termenul „maşină japoneză" este impropriu. Nu se spune prea mult atunci când se subliniază faptul că vehiculele Honda se produc în lume şi că s-a întâmplat ca emblema acestora să fie cea japoneză. Visele pe care Soichiro Honda le-a avut cu o jumătate de secol în urmă au devenit acum în totalitate realitate.

▼ Honda a început să producă modelul Accord în America în anul 1982. Chiar şi în prezent, această maşină se fabrică în Statele Unite.



Un univers de legături create de curiozitatea nestăvilită a lui Honda

Tehnologiile şi noile viziuni ale lui Soichiro Honda au uimit întreaga lume. El nu numai că a reuşit construirea unor modele inovatoare de maşini, dar şi stabilirea mai multor legături cu oameni din întreaga lume. Ceea ce Soichiro avea în comun cu toţi aceşti oameni erau inteligenţa sclipitoare şi curiozitatea, în timp ce bunătatea sa a făcut să fie îndrăgit de toţi cei care l-au întâlnit.

Pictorul francez care a împărtășit linia unică a lui Soichiro

Marc Chagall (1887-1985)



După ce s-a retras din funcția de președinte al companiei Honda, Soichiro s-a adâncit în pasiunea sa pentru pictură. În anul 1980 îl va întâlni pe pictorul Marc Chagall. Chagall era un evreu rus, activ în peisajul picturii franceze. A pictat peisaje care nu pot fi încadrate în stilurile de pictură dominante ale secolului al XX-lea, precum suprarealismul sau cubismul, primind susținerea comunității artistice pentru eforturile sale.

Soichiro l-a vizitat la reședința acestuia, ducându-i în dar un set de ustensile japoneze pentru pictură. Chagall avea deja 93 de ani la acea dată și l-a întâmpinat pe Soichiro cu multă căldură; acesta din urmă însă, emoționat, a început să se bâlbâie, uitând că vorbește limba japoneză și că trebuie să se adreseze interpretului care îl însoțea.

În momentul în care Soichiro i-a mărturisit lui Chagall că tablourile sale sunt foarte cunoscute în Japonia, marele pictor și-a aplecat capul și l-a întrebat pe Soichiro cum de reușește să îi înțeleagă lucrările. Soichiro a replicat că a putut observa faptul că Chagall își dedicase tot ceea ce avea mai bun picturii, exact în același mod în care el însuși se dedicase activității sale. Chagall și-a exprimat acordul printr-o plecăciune.

Marele pictor a fost foarte încântat de ustensilele japoneze pentru pictat primite în dar și pe neașteptate s-a retras în atelierul său. Soția lui Chagall i-a spus lui Soichiro că de îndată ce marele pictor intra în atelierul său, rămânea acolo ore întregi.

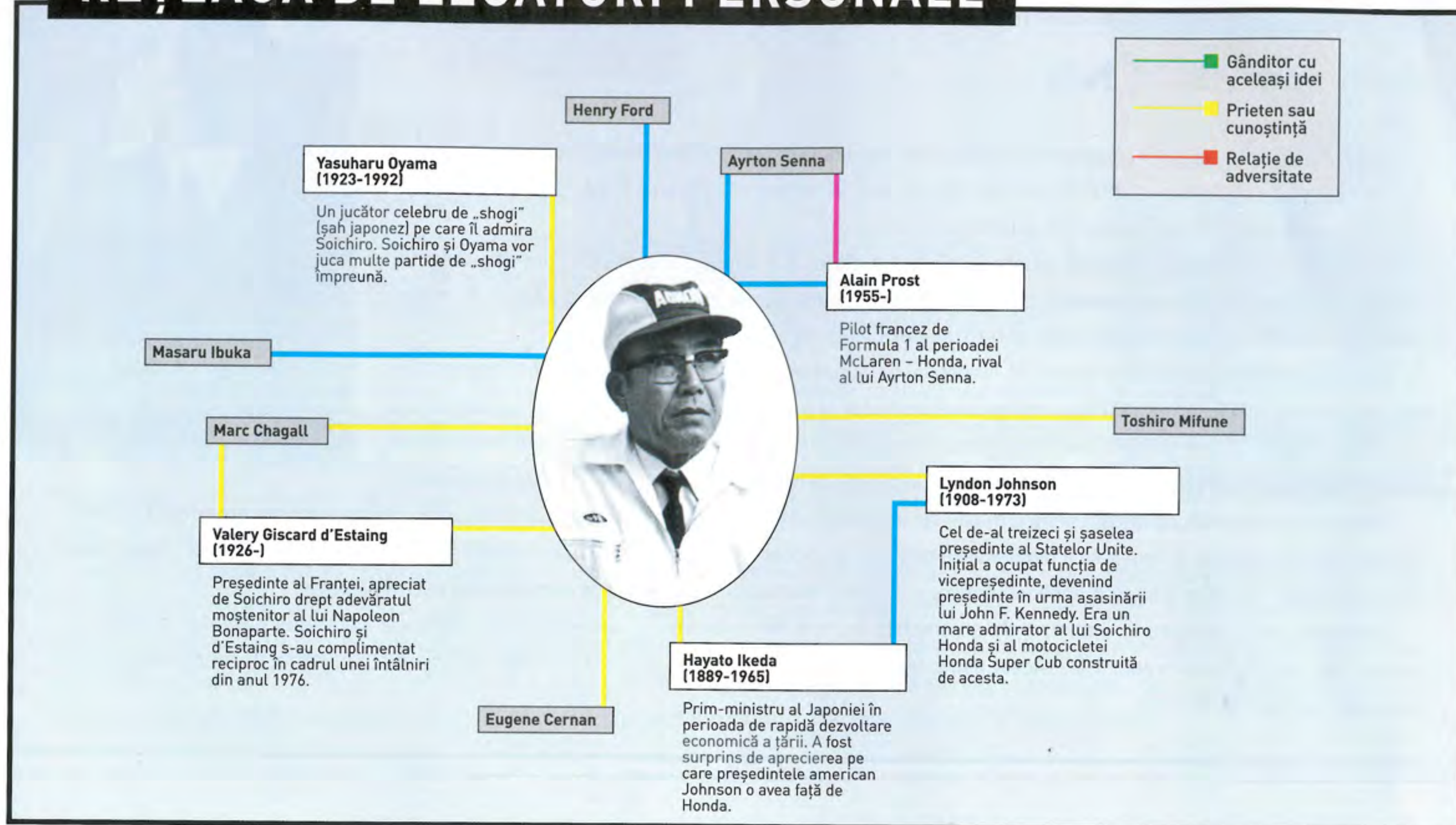
Într-adevăr, Chagall nu a mai ieșit din atelier, iar Soichiro va părăsi în cele din urmă reședința lui Chagall, declarându-se total mulțumit de această vizită.

Mai târziu, gândindu-se la cele întâmplate, Soichiro își va aminti cu plăcere de această întâlnire. Își exprima în primul rând invidia față de talentul deosebit al lui Chagall. Deși unii oameni au catalogat comportamentul lui Chagall față de Soichiro ca fiind unul nepoliticos, acesta din urmă nu simțise deloc așa în timpul vizitei sale.

În tinerețe și Soichiro lucrase într-o manieră similară celei a lui Chagall. Uita, pur și simplu, de sine și se adâncea în activitatea sa, lucrând încontinuu pentru a dezvolta noi tehnologii. Și Chagall se simțise într-o oarecare măsură invidios pe Soichiro, cei doi înțelegându-se destul de bine unul pe celălalt.

Chagall nu și-a pierdut niciodată pasiunea pentru artă, nici chiar în ultimii ani ai vieții sale. Va fi remarcat pentru vitraliile realizate în ultima perioadă a vieții sale și pentru proiectele care aveau ca temă centrală dragostea și pacea.

REȚEAUA DE LEGĂTURI PERSONALE



▲ Personajele din casetele pe fundal gri sunt prezentate detaliat în acest capitol.

Fondatorul companiei Sony și aliatul intelectual al lui Soichiro

Masaru Ibuka (1908-1997)



Masaru Ibuka și Soichiro Honda vor fi prieteni apropiați și aliați toată viața. În 1950, Masaru a pus la punct primul magnetofon și primul tranzistor radio fabricate în Japonia. În anul 1958 a schimbat numele companiei pe care o fondase în „Sony" și a transformat-o într-o companie cunoscută la nivel mondial. Și-a urmat visul de tehnician și, asemeni lui Soichiro, va construi dispozitive care vor fi apreciate peste tot în lume.

Soichiro îl respecta pe Ibuka și îl considera un om care a ajutat la recâștigarea respectului Japoniei, după înfrângerea acesteia în cel de-al Doilea Război Mondial. Cei doi nu au lucrat niciodată împreună, nu au avut legături de familie și nici măcar nu au luat o cină împreună. Însă de fiecare dată când se întâlneau la petreceri, începeau să discute cu entuziasm despre visele lor și viitorul Japoniei.

Cei doi au încheiat un pact, conform căruia să nu refuze niciodată a-l ajuta pe celălalt, atunci când acesta i-o va cere; vor colabora în cadrul mai multor proiecte din sectorul public, de exemplu în perioada în care amândoi au fost directori ai organizației „Boy Scouts" („Cercetașii"), după înființarea acesteia în Japonia.

O întâmplare din acele vremuri demonstrează cât de mult ținea Soichiro la prietenia lui Ibuka. Când video player-ul Beta construit de Sony a eșuat în competiția cu formatul VHS, Soichiro a continuat să utilizeze și să susțină Beta, chiar dacă toți cei din jurul lui foloseau VHS.

Ibuka a fost nespus de mâhnit la moartea prietenului său, Soichiro. A regretat adânc pierderea acestui om care trăise pentru idealurile sale și care făcuse tot ceea ce simțise că trebuie să facă. Ibuka a învățat mult din spiritul neîmblânzit al industriașului Soichiro Honda.

Regele producătorilor de automobile

Henry Ford (1863-1947)



Henry Ford a fost dintotdeauna o prezență aflată cu un pas înaintea lui Soichiro Honda. În perioada în care Soichiro lucra la Art Shokai, multe dintre mașinile pe care le repara erau marca Ford, iar cele pe care le văzuse la curse erau, de asemenea, tot automobile Ford.

Atunci când Soichiro a început să construiască motociclete, el a adoptat metoda lui Ford de producție în masă. La acea vreme această metodă era considerată o imposibilitate în afacerile de producție de motociclete, dar Honda a preluat acest model și l-a transformat în realitate.

Henry Ford a fost un adevărat gigant al industriei de automobile, iar realizările sale sunt recunoscute de către oricine. În anul 1903 a înființat compania Ford Motor și a avut un succes deosebit cu mașinile deloc costisitoare Model T și Model N. Linia revoluționară de asamblare, precum și construirea unui motor cu un consum scăzut au dus la crearea unei ere în care a fost considerat „regele" producătorilor de automobile.

Soichiro viza să producă mașini pentru mase, iar influența lui Ford aproape că i-a impus să încerce intrarea pe piața americană de automobile. Dacă Soichiro ar fi reușit să îl depășească pe Ford, atunci ar fi devenit cel mai mare producător de automobile din lume. Impulsionat de această idee, Soichiro a muncit neobosit pentru a crea noi modele de motoare și de componente asemănătoare.

Contribuțiile lui Soichiro la industria de automobile au fost recunoscute, în cele din urmă, odată cu înscrierea acestuia în American Automotive Hall of Fame în anul 1989. Acest pas a reprezentat recunoașterea lui Soichiro drept un gigant al industriei de automobile, plasat în aceeași ligă cu Henry Ford.

Astronatul care a vorbit despre fascinația spațiului

Eugene Cernan (1934-)

În amurgul vieții sale, Soichiro Honda a visat la călătorii în spațiu. Îmbrățișase ideea zborului pe cer și în spațiu încă de când văzuse spectacolele acrobatice aeriene ale lui Art Smith în copilărie.

Astfel, întâlnirea sa cu Eugene Cernan a fost un eveniment realmente deosebit.

Eugene Andrew Cernan (născut la 14 martie 1934) este comandor în retragere al Forțelor Navale ale Statelor Unite și fost astronaut NASA de origine cehă și slovacă. A călătorit de trei ori în spațiu: în calitate de co-pilot, în luna iunie a anului 1966, cu astronava Gemini 9A; ca pilot al modulului lunar cu astronava Apollo 10 în luna mai a anului 1969; în calitate de comandant al astronavei Apollo 17 în luna decembrie a anului 1972. Cu ocazia acestei misiuni pe Lună, Cernan a devenit „ultimul om pe lună" deoarece era ultimul care va reintra în modulul lunar Apollo în cadrul celei de-a treia și ultime activități extravehiculare (EVA). De asemenea, a făcut parte din echipajul de susținere în cadrul misiunilor Gemini 12, Apollo 7 și Apollo 14.



Soichiro era pasionat de OZN-uri și de tehnologia călătoriilor în spațiu. A efectuat vizite la NASA pentru a învăța direct tot ceea ce era posibil despre universul călătoriilor în spațiu, iar unul dintre astronauții pe care i-a întâlnit a fost Eugene Cernan. Soichiro l-a iscodit pe Cernan, cu o curiozitate aproape copilărească, cu privire la viața la bordul unei aeronave spațiale și despre sentimentele pe care le avea atunci când pornea în călătoriile sale spre Lună. A rămas fascinat de istorisirile lui Cernan. Mai apoi, Soichiro va deveni tot mai interesat de spațiu și îl va invita pe Cernan la petrecerile ample pe care le organiza în fiecare an la reședința sa, unde curiozitatea îl făcea să îl „interogheze", pur și simplu, pe Cernan cu privire la aventurile sale în spațiu.

După încheierea programului Appolo, Cernan spera că va mai pune piciorul pe lună din nou. În anul 1998, într-o conferință organizată cu ocazia împlinirii a 30 de ani de la prima aterizare a omului pe lună, a solicitat reluarea programului Apollo, alături de colegul său astronaut, Neil Armstrong.



Celebrul star de cinema care a interpretat rolul lui Soichiro într-un film

Toshiro Mifune (1920-1997)

Soichiro Honda a devenit un adevărat simbol pentru cei care își urmează visele, reprezentând, în același timp, o poziție de avangardă în renașterea economică de după război a Japoniei. În același fel, Toshiro Mifune, în calitate de actor, va depune eforturi deosebite și va reuși să își câștige popularitatea.

Studiourile înființate de către foștii angajați nemultumiți ai Toho Productions au organizat audiții pentru „chipuri noi" în vederea descoperirii de noi talente. Prietenii lui Mifune au înaintat în concurs cererea și fotografia acestuia, fără ca el să bănuiască. A fost acceptat, alături de alți 48 de participanți (din aproximativ 400) și i-a fost acordată șansa de a da un test de actorie pentru Kajiro Yamamoto. La probă i s-a cerut să mimeze furia, iar Mifune s-a folosit de experiențele sale din război și l-a impresionat pe Yamamoto care, la rândul său, l-a recomandat regizorului Senkichi Taniguchi. Aceasta a dus la primul său rol într-un film artistic, în „Shin Baka Jidai".

Astfel a fost descoperit de regizorul Akira Kurosawa, care la acea vreme începea să se bucure de recunoașterea din partea comunității cinematografice internaționale. Mifune a ajuns sub lumina rampei internaționale, fiind aclamat pentru rolurile sale din filme precum „Cei șapte samurai" și „Rashomon". În filmul „Grand Prix", Mifune va realiza un rol deosebit, cel al conducătorului unei echipe de Formula 1. Publicul de pretutindeni a fost entuziasmat de acest rol. Pentru Soichiro trebuie să fi fost încântător să își vadă propriul „rol", cel al producătorului japonez de automobile care aspira să devină celebru în lume, reflectat pe peliculă, prin intermediul actorului Toshiro Mifune.

Pilotul genial care a condus mașinile Honda în topul lumii curselor de Formula 1

Ayrton Senna (1960-1994)

Soichiro Honda îl considera pe Ayrton Senna cel mai mare pilot de Formula 1 din lume, mărturisind că nicio altă prestație a vreunui alt pilot nu îl încânta așa cum se întâmpla cu cele ale lui Senna, care dădea tot ceea ce era mai bun în el și care își calcula riscurile pe care și le putea permite pentru a câștiga. Senna, la rândul lui, îi purta un deosebit respect lui Soichiro Honda.



Senna a debutat fulminant în anul 1984, iar din 1988 s-a alăturat echipei McLaren – Honda. Soichiro i-a spus pilotului că dacă va avea vreodată orice fel de probleme, să îl sune imediat și el va avea grijă să rezolve totul cât mai repede cu putință.

În fiecare an, Honda va aduna victorii uimitoare. De îndată ce mașinile sale au ajuns în prima poziție în lume, Soichiro s-a întâlnit cu Senna și i-a mulțumit pentru obținerea titlului mondial pentru compania Honda. Acest lucru i-a dat lui Senna și mai multă încredere în sine.

Honda va continua să participe în competiții și să acumuleze victorie după victorie. De la prima participare în circuitul de Formula 1, din anul 1964, și până în anul 1992, compania Honda va acumula 71 de victorii, dintre care 32 se vor datora lui Ayrton Senna.

Soichiro a murit înainte de Grand Prix-ul din Ungaria. Senna a purtat o banderolă care semnifica faptul că este în doliu. Motorul său nu a fost într-o formă grozavă în acea cursă, dar Senna a reușit să obțină victoria pe care i-a dedicat-o lui Soichiro Honda.

După moartea lui Soichiro, compania Honda a încetat să mai participe în cursele de Formula 1; Senna s-a alăturat unei alte echipe și a continuat să aibă succes. În anul 1994, în timpul Grand Prix-ului din San Marino a intrat cu mașina într-un parapet, și-a pierdut cunoștința și și-a dat ultima suflare pe patul de spital. Avea numai 34 de ani.

Viitorul creat de Honda prin împlinirea viselor sale

Cu numai câteva decenii în urmă, numai cei bogați puteau cumpăra automobile, iar motocicletele erau rezervate în exclusivitate bărbaților. Acum, aproape oricine are o maşină, iar motocicletele sunt utilizate şi de femei. Motorizarea lumii moderne de după cel de-al Doilea Război Mondial a fost posibilă datorită unor pionieri în domeniu, asemeni lui Soichiro Honda. El a tratat oamenii în mod egal şi a construit vehicule pentru toate categoriile de oameni din lume, transformând automobilul într-un element familiar tuturor.

Sporturi motorizate pentru mase

TOȚI CEI CARE AU PARTICIPAT la saloanele auto în care s-au prezentat și produsele lui Soichiro au fost surprinși să afle despre originile sale modeste, aflate într-o zonă rurală a Japoniei. Pentru a participa la sporturile motorizate este necesară o anumită sumă de bani, lucru exemplificat de costurile mari ale mărcilor renumite, cum ar fi Porsche și Ferrari. Așadar, atunci când un om care provenea dintr-o regiune modestă, așa cum era Soichiro Honda, a început să participe la sporturile motorizate, aceasta a reprezentat o surpriză pentru toți cei implicați deja în domeniu și care proveneau din medii prospere sau aristocrate.

Care era motivul pentru care Soichiro s-a implicat în această campanie a sa de a motoriza lumea? Pur și simplu deoarece încă din copilărie fusese fascinat de mașini și motoare și pentru că voia să facă ceva care să implice vehicule acționate de motoarele care l-au pasionat atât de mult. Nu îi păsa că sporturile motorizate reprezintă domeniul celor prosperi sau al aristocraților. De altfel, el detesta să fie constrâns de principii convenționale sau prestabilite și considera că ceea ce face nu poate fi un lucru greșit, atâta timp cât face ceea ce își dorește.



▲ Fanii curselor de motociclete din lumea întreagă provin din toate categoriile sociale.

Deși provenea dintr-o familie modestă, îndepărtată de lumea sporturilor motorizate, avea capacitatea de a simți bucuria pe care ți-o oferă acestea, prin faptul că munca sa cu motoarele și alte componente implica automobilul. Era de părere că ar fi o pierdere imensă ca numai o elită restrânsă să domine sporturile motorizate, reușind astfel să realizeze tehnologii auto disponibile unui public larg. Datorită faptului că un om de condiție modestă, precum Soichiro, a intrat în circuitul de Formula 1, ușa către această cursă s-a deschis mai multor oameni asemănători lui. Această influență se va transfera și asupra altor sporturi motorizate, ducând la schimbarea imaginii încetățenite până atunci, de la o preocupare rezervată numai persoanelor de o anumită condiție, la una populară.

Motociclete şi pentru femei

Nu este o exagerare să afirmăm că istoria motocicletelor Honda a început cu femeile. În haosul cauzat de era postbelică în Japonia, soția lui Soichiro întâmpina dificultăți în a se deplasa dintr-un loc în altul, astfel încât soțul ei a atașat un motor unei biciclete pentru a-i oferi un mijloc de transport eficient. Acesta era doar începutul încercărilor lui Soichiro de a face bicicletele cu motor accesibile și femeilor. Soichiro va încerca să construiască biciclete care să fie confortabile și convenabile, mărind atracția femeilor față de acestea. Aceste eforturi ale sale vor duce la crearea seriilor de biciclete cu motor, Super Cub.

Această bicicletă va crește vânzările până la un nivel neînregistrat de niciun vehicul motorizat pe două roți până în acel moment al istoriei, iar aceasta s-a datorat, în principal, faptului că produsul era destinat atât bărbaților, cât și femeilor. Faptul că au fost luate în calcul motivele care ar putea să facă această bicicletă atractivă și pentru femei este evident în designul acesteia, mai precis în forma sa care asigură un echilibru perfect.



Datorită participării lui Honda la circuitele de Formula 1, acestea au devenit mult mai populare și în rândul oamenilor obișnuiți.



▲ Ayrton Senna la ceremonia de înmânare a trofeului unei curse de Grand Prix la Formula 1

„Visele trebuie să fie de așa natură încât să poată fi împlinite într-o bună zi"

Mai târziu, Soichiro a reflectat la o anumită amintire pe care o avea încă din copilărie. Se îmbrăcase cu un kimono la mâna a doua care fusese răscroit de mama sa și a plecat spre școală. Acolo a fost ridiculizat de către colegii săi pentru că purta o vestimentație ale cărei culori se considerau a fi specifice fetelor. Soichiro își amintea apoi că se simțise ciudat deoarece culorile fuseseră împărțite în „culori pentru bărbați", de pildă, albastrul, și „culori pentru femei", precum culoarea roz. Se pare că această experiență din copilărie a fost un factor influent asupra deciziei lui Soichiro de a construi automobile care să atragă ambele sexe.

Modelul Honda Cub a fost lansat în anul 1958, la 10 ani după înființarea companiei Honda Motor Co. Ltd. Denumirea „Cub" este acronimul de la „Cheap Urban Bike" (bicicletă urbană ieftină), acest model intenționând să reprezinte un mijloc de transport ieftin în orașele aglomerate. Această denumire pare să se refere, de asemenea, și la Piper Cub, un aparat de zbor din anii '30, convenabil și extrem de popular; multe dintre specificațiile mecanice ale acestuia se regăseau și la bicicleta Honda (versiunile îmbunătățite ale aparatului de zbor Piper Cub au fost botezate Super Cub, păstrând spațiul între cele două cuvinte).

Honda descoperise modalitatea prin care putea spori puterea și eficiența motoarelor în 4 timpi, iar compania a reușit să intre pe un sector de piață dominat integral de modele de motoare în 2 timpi ale altor producători. Însă acestea s-au bucurat de un atât de mare succes încât Honda Cub a devenit cea mai de succes bicicletă cu motor din istorie, aducând companiei cote fabuloase în vânzări și profit. Odată cu intrarea pe piața anglo-americană, până atunci dominată de modelele britanice, Honda a utilizat sloganul „You meet the nicest people on a Honda" („Cei mai simpatici oameni au o Honda").



▲ HFX-01, un motor experimental cu turboventilator, aflat în construcție la Honda în anul 1997.

Modelul Super Cub va avea, de asemenea, o influență deosebită și în America.

În anii '60, președintele american Lyndon Johnson spunea că Honda este un om remarcabil care a schimbat stilul de viață al americanilor prin lansarea modelului său, Super Cub. La acea vreme, motocicletele americane erau concepute pentru a atrage un anumit gen de bărbați entuziaști. Cu toate acestea, în momentul în care în scenă a apărut Super Cub s-au produs mari schimbări. Super Cub a creat moda unei motociclete convenabile care atrăgea atât bărbații, cât și femeile. Inițial, Honda a construit vehicule pe două roți, însă pe neașteptate a devenit implicat și în producția de vehicule compacte pe patru roți. Aceasta s-a întâmplat din dorința lui Soichiro de a îndeplini visele oamenilor obișnuiți care doreau să dețină un automobil al lor, lansând pe piață modele de automobile compacte, la prețuri convenabile.

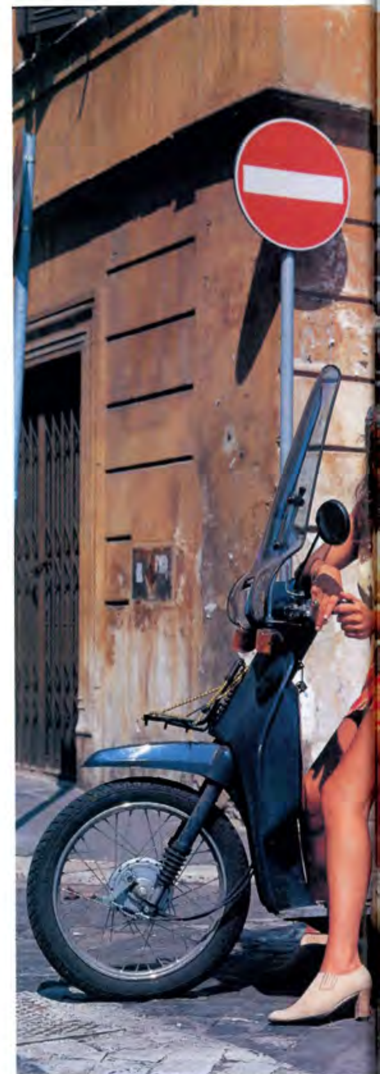
În anul 1967, când modelul N360 a fost pus în vânzare s-a creat o explozie a cererii de automobile compacte japoneze. Acestea au fost catalizatorul răsturnării ideii conform căreia numai cei foarte bogați își pot permite să dețină un automobil, creând astfel posibilitatea ca cei mai mulți oameni să își poată achiziționa o astfel de mașină.

▼ Robotul Asimo a fost conceput în Japonia după 14 ani de cercetări și perfecționări.



Japonia: o țară aflată în prim-planul dezvoltării tehnologice

După înfrângerea suferită în cel de-al Doilea Război Mondial, Japonia a trecut temporar printr-o perioadă de criză economică, din care însă și-a revenit printr-o miraculoasă dezvoltare în anii '60. Acest lucru a fost posibil datorită faptului că tehnicienii talentați din Japonia au creat produse de calitate pe care, mai apoi și le-a dorit întreaga lume. Având această susținere tehnologică, Japonia va deveni o superputere economică, iar companiile tehnicienilor care au susținut acest proces se vor transforma în mari corporații. Japonia deține locul întâi în multe domenii tehnologice și de cercetare. Mulți oameni de știință și cercetători japonezi se aventurează în teritorii necunoscute în speranța de a contribui la dezvoltarea societății. Pe măsură ce fac acest lucru, ei stârnesc interesul oamenilor pentru oceane, spațiul cosmic și, în general, pentru viitor. Cele două companii care reprezintă un exemplu elocvent al acestui fenomen sunt compania Honda Motor a lui Soichiro Honda și Sony a lui Masaru Ibuka. Se poate spune că datorită unor astfel de companii au fost posibile răspândirea și utilizarea tehnologiei japoneze în lume; în același timp, ele



▲ Femeile din întreaga lume conduc astăzi motociclete. Dacă Soichiro nu ar fi înlăturat convențiile învechite conform cărora acestea sunt vehicule destinate doar bărbaților, această imagine nu ar mai fi existat.

▼ Cercetările continuă asupra modelului FCX-V4 care produce electricitate prin reacțiile hidrogenului și oxigenului.





Cel de-al treilea model Solar Car al Honda, automobil care utilizează energia solară, a fost produs în anul 1996. A fost denumit „Dream" („Visul") și în anul 1996 a primit premiul într-o cursă în care la start s-au aliniat numai mașini care foloseau energia solară.

prezintă o lecție despre modul în care o națiune poate deveni prosperă din punct de vedere economic.

În prima jumătate a secolului XX, Soichiro Honda nu era decât administratorul unei fabrici dintr-un oraș de provincie, însă această întreprindere va deveni celebra compania Honda Motor, datorită îndemânării sale în domeniul tehnic. Imaginea excelentei tehnologii japoneze, create prin realizările lui Soichiro este o constantă și în prezent. Elementul-cheie al tradiției acestor produse japoneze a fost munca asiduă a unor tehnicieni din perioada postbelică, precum Soichiro Honda.

Tehnologie şi viitor

În anul 2000, un robot înalt de 130 de centimetri anunța faptul că rasa umană a mai făcut un pas către uimitoarea lume tehnologică a viitorului. Numele acestuia era Asimo și era conceput printr-un desen antropomorf. Semăna cu un astronaut în costumul său. Robotul Asimo a surprins pe toată lumea prin faptul că imita mersul oamenilor și că putea sta în picioare în mod independent. Asimo a fost creat de către echipa de cercetare a companiei Honda. Avea o înălțime de 130 de centimetri, cântărea 54 de kilograme, putea merge și se putea deplasa cu viteză de până la 6 kilometri pe oră.

Asimo a fost creat la Centrul de cercetare tehnică fundamentală Wako (Research & Development Wako Fundamental Technical Research Center) al Honda din Japonia. Este modelul actual dintr-o serie de unsprezece care a fost lansat în anul 1986 cu modelul E0. În mod oficial, numele reprezintă un acronim al „Advanced Step in Innovative MObility" (Un pas înainte către o mobilitate inovatoare). În anul 2007 existau 46 de astfel de unități ASIMO .

Dezvoltarea lui Asimo a început în anul 1986, când Soichiro era încă în viață. Astăzi, Honda deține tehnologii inteligente avansate care îi permit robotului umanoid ASIMO să acționeze în mod autonom și să execute servicii continue invitaților săi. Realizând un robot futurist, în completarea seriilor de automobile și motociclete pentru care este renumită, Honda a demonstrat că visele fondatorului ei sunt încă vii în spiritul celor care lucrează pentru compania pe care el a creat-o. La un moment dat, Soichiro a afirmat: „Visele trebuie să aibă o asemenea natură încă să poată fi transformate în realitate într-o bună zi". Utilizând în mod ingenuu tehnologiile pe care le avea la dispoziție, Honda a împlinit nenumărate vise. Prin preocuparea pentru tehnologie, Honda și-a împlinit propriile vise. Realizările sale inspiră speranță și curaj tehnicienilor din toată lumea.

Așa cum a reacționat Soichiro Honda când era copil și a văzut aparate de zbor și automobile produse în alte țări, în același fel, la vederea robotului Asimo, creat de compania Honda, copiii de astăzi visează fără îndoială la viitorul pe care tehnologia ni-l poate oferi.



▲ Atunci când a fost lansat, casetofonul cu căști Sony s-a bucurat de un succes fabulos și a devenit un simbol al electronicelor produse de companiile japoneze.



100 DE PERSONALITĂȚI

Oameni care au schimbat destinul lumii



SOICHIRO HONDA



DeAGOSTINI